

平成 20 年度交通安全教育推進事業（実践地域事業）

高等学校における交通安全教育実践事例集

平成 21 年 3 月

文部科学省 スポーツ・青少年局

目 次

I 本実践事例集の概要	1
II 交通安全教育実践地域の活動事例	2
III アンケート調査の結果・考察と副題ごとの活動事例	
1. アンケート調査の結果と考察	41
2. 副題ごとの活動事例	52
副題ア「自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域（小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等の関係機関・団体等）の連携の在り方」に関する事例	
副題イ「自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する指導内容及び指導方法」に関する事例	
副題ウ「交通事故の責任や補償に関する指導内容と指導方法」に関する事例	
副題エ「交通事故発生時の応急手当（心肺蘇生法、AEDなど）の知識・技能及び事後措置に関する指導内容と指導方法」に関する事例	
副題オ「各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の有機的な連携を図った指導計画とその具体的な指導の在り方」に関する事例	
IV 高等学校における自転車安全指導の進め方についての課題と提言	
1. 課題と提言	83
2. 今後の自転車の安全指導を進めるための参考事例	85
[資料]	
平成 20 年度交通安全教育推進事業（実践地域事業）指定校一覧	90
アンケート集計結果表	91
アンケート調査票	103

I 本実践事例集の概要

近年、自転車利用者の交通マナーの低下傾向などが顕著になり、自転車による歩行者に対する加害事故も増加傾向にあることから、平成19年6月20日に自転車に関する道路交通法の一部が改正され、自転車に関する交通ルールが整備されるとともに、交通安全教育の強化が要請されることとなった。このことから、今年度の交通安全教育推進事業（実践地域事業）は、次のとおり主題と副題を設定し、実践地域において5つの副題の中から1つ以上を選んで地域と連携した交通安全教育に取り組み、その成果を実践事例集としてまとめ普及を図ることとした。

主題「道路交通法の改正に伴う今後における自転車の安全指導の進め方」

副題ア「自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域の連携の在り方」

イ「自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する指導内容及び指導方法」

ウ「交通事故の責任や補償に関する指導内容と指導方法」

エ「交通事故発生時の応急手当の知識・技能及び事後措置に関する指導内容と指導方法」

オ「各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の有機的な連携を図った指導計画とその具体的な指導の在り方」

本事例集は、はじめに、1つの高等学校を中心とする地域を実践地域として指定した38の高等学校の主な活動内容を「交通安全教育推進のための学校運営」「特徴ある取組の概要」「成果と課題」などとして簡潔にまとめ、活動事例として載せている。

次に、高校生の自転車に関する基礎的な交通ルールの知識・理解や交通マナーの実態等を把握するため、実践地域に指定された高等学校の中から5校（副題ごと1校）にアンケート調査を依頼し、アンケート調査の結果と考察及びアンケート協力校5校の実態等を踏まえた活動事例を載せている。

最後に、今年度の実践地域の活動を踏まえつつ、今後の自転車に関する安全指導の効果的な進め方として「課題と提言」を示し、さらに、アンケート協力校5校とこれまで実践地域事業として取り組んできた高等学校の事例の中から参考となる取組を載せている。

Ⅱ 交通安全教育実践地域の活動事例

北海道苫小牧工業高等学校	3
青森県立八戸工業高等学校	4
岩手県立一関第二高等学校	5
宮城県佐沼高等学校	6
秋田県立大館工業高等学校	7
山形県立米沢東高等学校	8
福島県立郡山北工業高等学校	9
茨城県立石岡商業高等学校	10
埼玉県立蓮田高等学校	11
千葉県立船橋北高等学校	12
東京都立東村山高等学校	13
神奈川県立藤沢西高等学校	14
新潟県立新潟東高等学校	15
富山県立南砺総合高等学校福光高等学校	16
石川県立松任高等学校	17
福井県立科学技術高等学校	18
岐阜県立岐阜総合学園高等学校	19
愛知県立国府高等学校	20
三重県立紀南高等学校	21
滋賀県立高島高等学校	22
京都府立福知山高等学校	23
京都府立西乙訓高等学校	24
京都府立東稜高等学校	25
大阪府立阿武野高等学校	26
大阪府立堺西高等学校	27
兵庫県立川西明峰高等学校	28
和歌山県立和歌山商業高等学校	29
島根県立出雲工業高等学校	30
岡山県立鴨方高等学校	31
山口県立宇部中央高等学校	32
徳島県立小松島西高等学校	33
香川県立高松西高等学校	34
愛媛県立東予高等学校	35
高知県立窪川高等学校	36
福岡県立浮羽究真館高等学校	37
佐賀県立佐賀工業高等学校	38
鹿児島県立大口高等学校	39
沖縄県立沖縄水産高等学校	40

北海道苫小牧工業高等学校

副題 

学校概要

〒053-0035 北海道苫小牧市高丘 6-22 Tel 0144-36-3161 <http://www.tomakomai-th.ed.jp/>
大正 12 年開校。創造性豊かな工業人を育てることを学校教育目標として、地域と連携した教育活動を推進している。交通量の多い道道苫小牧環状線が、学校に隣接する環境にある。
学級数 18、生徒数 711 名、教職員数 78 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・生徒会、教職員、PTAによる交通安全の呼び掛けと自転車乗車マナーや交通法規の遵守の指導
- ・警察署、自動車教習所との連携による交通安全講話
- ・生徒と教職員の共同製作による交通安全看板の設置

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題を受けて、交通法規の遵守や交通事故の未然防止の観点から、地域や関係機関との連携、交通安全教育活動の充実、事故事例の調査・分析、生徒の意識調査により、交通安全意識の高揚を図ることを重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に、教頭、生徒指導部長、生徒会指導部長、教務部長、保健体育主任、学年主任、養護教諭、生徒指導部交通安全担当者からなる校内交通安全委員会を開催し、主題・副題に沿った取組の重点、評価項目、方法等を検討した後、職員会議において共通理解を得た。

7月には、第2回苫小牧地区生徒指導連絡協議会において本校の取組を説明するとともに、実践地域事業への協力を依頼した。また、8月には生徒指導連絡協議会の参加校に自転車事故調査を依頼し、その後、集約したデータを校内交通安全委員会で分析し、交通事故マップを作成するなどの整理に基づき、取組の成果と課題をまとめ、12月の第3回同連絡協議会に報告し、来年度の取組について意見交換した。

特徴ある取組の概要

【生徒会、交通安全委員会及び教職員による登下校時の交通安全指導】

4月から12月の毎月1週間、登下校時に安全指導を実施し、生徒の交通安全に対する意識の向上が図られた。



【PTAの協力による交通安全の呼び掛け及び交通指導】

通学路の交差点において、PTAの協力を得て交通安全の呼び掛け及び交通指導を行った。

自転車通学生の乗車マナーや交通法規の遵守に対する生徒の意識の向上が図られた。



【交通安全講話の実施】

全校生徒を対象に道路交通法の改正の内容、自転車事故の事例、事故防止のために必要な注意、自転車の乗車マナーなどについて、苫小牧警察署員による講演を実施した。



【自動車教習所職員による交通安全講習会の実施】

3年生の生徒と教職員を対象に自動車教習所職員による交通安全講習会を実施し、交通社会人としての自覚や事故の防止等についての講演、空走距離や制動距離に関する実演講習を通じて交通安全意識の高揚を図った。



【生徒と教職員の共同作業による交通安全看板の製作・設置】

9月実施の交通安全意識調査を集計後、生徒の標語の中から、最も効果的な作品を選び、建築科の生徒と教職員が協力して放課後に看板を設計・製作し学校周辺に設置した。



成果と課題

交通安全の呼び掛けや交通安全講演会により、交通法規が遵守され、自転車乗車のマナー意識が向上した。

今後は、自転車の実技的内容の講習会や、保護者や教職員も対象とした交通安全意識調査を実施する。また、関係機関との連携の継続が課題である。

青森県立八戸工業高等学校

副題 ア ㊦ ウ エ オ

学校概要

〒031-0801 青森県八戸市江陽 1-2-27 Tel 0178-22-7348 <http://www.sanpachi-n.asn.ed.jp/~th/>
昭和 19 年 1 月、戦時教育に基づき青森県八戸商業学校内に 4 年制甲種工業学校として創立。日本一の工業高校を目指し、学習活動、部活動の充実に努めている。学校の近くを、交通量の多い国道 45 号線が走っている。

学級数 24、生徒数 832 名、教職員数 92 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・交通事故防止大会と同時に業者による自転車点検を行い、自主点検の方法を知る。
- ・自転車の新しい交通ルールについて、アンケートを基に理解させ、守るように指導する。

場 所 本校近く交差点

内 容 交通安全委員会、生徒会、各ホームルーム委員長（秋のみ）による横断幕、のぼりの掲示と交通マナーの声掛け、あいさつ運動

交通安全教育の目標・重点・方針等

- (1) 道路交通法の改正に伴う今後における自転車の安全指導の進め方
- (2) 自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する指導内容及び指導方法

【自転車のマナーアンケート並びにホームルーム活動におけるDVDを利用した自転車マナー指導】

実施日 平成20年7月15日（火）各ホームルーム適宜

内 容 自転車のルール改正についての意識調査と設問形式のアンケート
ホームルーム活動における交通安全DVDの上映

交通安全教育推進のための学校運営

交通安全教育実践委員会を組織し、委員長を八戸工業高等学校校長、委員を校内から教頭、生徒指導部主任、生徒指導部交通安全委員会担当者、1・2・3学年主任、生徒会・交通安全委員（各クラスから2名計48名）及び部活動の生徒、校外からは八戸警察署、八戸警察署小中野交番・沼館交番、八戸市生活安全課、保護者から構成する。

【自転車通学許可ステッカー指導】

実施日 平成20年10月28日（火）、11月5日（水）

場 所 本校駐輪場

内 容 自転車の登録シールのチェックと駐輪方法の指導

特徴ある取組の概要

【交通事故防止大会】

実施日 平成20年5月22日（木）

第3校時から第6校時

会 場 本校第1体育館、グラウンド

対 象 全校生徒

内 容 生徒による交通事故体験発表

講話（自動車教習所）

DVD上映

業者による自転車の整備・点検、及び自転車通学登録シールの点検

成果と課題

今年度、改定後の自転車のルールのポスターの掲示や全校集会での注意、アンケートによる交通ルールの周知等を行ってきた。交通ルール自体は理解できたが、自転車のルールを軽視している生徒もいて、その生徒の意識を変えていく指導が必要になってきている。今後は、生徒が主体的に活動できる場をつくっていくことも重要である。また、本校の現状では地域との連携も十分とはいえない。街頭指導への保護者の参加や交通ルールを守ることに於ける家庭の協力を得ながら、これからも交通安全教育に努めていきたい。

【交通安全街頭指導（春、夏、秋）】

実施日 平成20年4月23日（水）、24日（木）

7時50分～8時30分

平成20年7月9日（水）、10日（木）

7時50分～8時30分

平成20年9月9日（火）、10日（水）

7時50分～8時30分

岩手県立一関第二高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒021-0041 岩手県一関市赤荻字野中 23-1 Tel 0191-25-2241 <http://www2.iwate-ed.jp/ic2-h/>

明治 40 年創立。自主の心・意志の力・創造の意欲の校訓の下、有為な人材を各界に輩出し、地域社会からの期待も大きく、地域と連携した教育活動に取り組んでいる。

学級数 18、生徒数 715 名、教職員数 72 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・生徒及び P T A、地域団体（住民）、警察署が連携した事故撲滅と交通マナー向上に向けて一体となった取組
- ・警察署、地域団体との指導協力体制の構築に基づいた継続的指導体制の確立と安全な地域づくり

交通安全教育の目標・重点・方針等

道路交通法の改正に伴う自転車乗車マナーの確立と交通ルール遵守の精神を育み、事故撲滅と地域社会に模範的な道路利用のできる意識を図る。また、安全で安心できる地域づくりに寄与するため、警察署をはじめ、赤荻地区防犯交通安全協議会（地元団体）や地域住民など交通安全推進機関、団体と密接な連携協調を図る。

1. 交通マナー意識の高揚
2. 「ライト点灯 100%達成大作戦」の取組
3. 生徒中心の自発的活動を推進し、地域住民・警察署・P T Aなどと密接に連携した活動

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に副校長、生徒指導主任、生徒指導課職員による校内交通安全委員会を開催し、主題・副題に沿った取組計画及び方針、重点事項、方法等を検討。職員会議に提案し、全教職員で指導体制の統一を図った。また平成 20 年度赤荻地区防犯交通安全協議会の総会に出席、本事業の趣旨説明と協力を依頼。5 月に同協議会長、一関警察署交通課長、地元区長、P T A 会長、副会長などを委員とする第 1 回事業推進委員会を開催し、方針、活動内容などを提案した。また P T A 総会で、本事業の趣旨、内容を説明し、保護者の理解と指導連携を図った。6 月は学校評議委員会で本事業の説明をし、学校評議委員の理解を得た。10 月には第 2 回事業推進委員会を開催、経過報告と取組状況の評価、今後の活動について意見交換。11 月は赤荻地区防犯交通安全協議会、地域住民、P T A、警察署、本校職員による交通安全街頭指導を実施。12 月は第 3 回事業推進委員会を開催し、活動報告と来年度の指導について意見交換し、今後も連携を図り活動することを確認した。

特徴ある取組の概要

1. 生徒の能動的活動と模範的意識の確立

【交通安全討論会の実施】

前年度本校生が遭遇した自転車事故の事例を基に、生徒と住民、交通安全協議会、警察署などから来賓を招き、事故の抑止方法や日ごろの本校生の交通マナーの現状、その改善策などを討論した。討論会の企画立案・実施は、交通安全委員会が行い、生徒会がオブザーバーとなった。平成 14 年度から実施しており、生徒は事故の抑止方法や交通法規を学び、また日ごろの交通マナーが住民からどう評価されているかを認識し、地域の模範的交通安全マナーを確立する良き機会となった。

【「自転車通学路危険マップ」の作成】

学校周辺の交通事故現場や事故目撃場所の危険箇所を写真にして、危険マップに作成し、交通安全指導の意識育成に努めた。場所の選定は、全校生徒対象のアンケートで、通学路の危険箇所を探った。

2. 学校・地域住民・警察署との連携した活動

【街頭指導の実施】

11 月に 4 週にわたり登校時と下校時に分け、通学路の市内 3 箇所を実施。教職員をはじめ、P T A、地域住民、警察署による交通安全街頭指導を実施した。校内標語コンクールで最優秀賞の標語を刻んだたすきを掛けて行った。

【「ライト点灯 100%達成大作戦」の取組】

ライトの早め点灯を実践し、安全走行を地域の方々に約束する運動として取り組んだ。全校生徒が署名した署名簿を生徒総会で赤荻地区防犯交通安全協議会長に提出した。併せて交通安全宣言も実施した。

成果と課題

道路交通法に基づいた事故のない安全な地域づくりに地元住民の意識は高く、地域と連携した今回の事業に地域からの評価は常に高い。また、生徒は住民から見られている意識から、一層の啓発が図られた。今後も「地域社会に開かれた交通安全指導の在り方」を模索し、地域住民と共に本校生の交通安全意識を育み、高揚させるよう継続して取り組んでいきたい。

宮城県佐沼高等学校

副題 (ア) イ ウ (エ) (オ)

学校概要

〒987-0511 宮城県登米市迫町佐沼字末広1 Tel 0220-22-2022 <http://sanuma.myswan.ne.jp/>

明治35年学校設立。「献身」「窮理」「力行」三徳を「至誠」をもって貫く校訓のもと、県北・登米地域の拠点校とし各界に多くの人材を輩出している。宮城県北東部に大穀倉地帯をなす仙台平野の西北に位置し交通量の多い国道346号線、398号線が走る交通の要衝となっている。

学級数18、生徒数689名、教職員数60名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・通学委員会の活動による自転車・原動機付自転車を中心とした交通安全、交通マナーの意識付け
- ・授業及び特別活動、学校行事など学校教育活動の各領域において地域や関係機関(警察署・消防署・自動車教習所・PTAなど)と連携した交通安全指導

交通安全教育の目標・重点・方針等

1. 自転車・原動機付自転車を中心とした交通ルール、交通マナーを習得し、危険を予測する能力を高めるため地域と連携した交通安全活動を充実させる。
2. 自動車等の運転者として交通社会に参加することができる年齢に達することを踏まえ、応急手当等の技能を学び主体的に交通安全を呼び掛けることにより自他の生命を尊重し、地域社会の安全活動に前進で参加し貢献できる人材を育成する。

交通安全教育推進のための学校運営

生徒指導部で主題・副題に沿った目標、取組内容や方法を検討し、校長、教頭、各部部长からなる交通安全対策委員会を経て職員会議に提案。交通安全実践地域事業推進委員に説明し、学校・保護者・地域が協力して進めることを決定する。各取組後に生徒指導部で評価を行い、成果と課題をまとめ12月には職員会議で意見交換を行った。また、交通安全実践地域事業推進委員にも報告し来年度に向けたアドバイスを受けた。

特徴ある取組の概要

【街頭での交通安全指導】

5月1日より毎月1・15日朝の登校時間に校門(正門・南門)、自転車置き場、原動機付自転車置き場において通学委員(18名)、生徒部職員でたすきと腕章を着用して、自転車乗車マナーを中心に交通安全指導を実施した。また、宮城県警察署より自転車利用マナーアップモデル校に指定され、佐沼警察署やPTAなど地域の方々にも積極的に指導してもらいこれまで以上の意識付けとなった。



【原動機付自転車・自転車通学生安全運転講習会】

佐沼・北宮城、市内2つの自動車教習所と佐沼警察署交通課の協力を得て、原動機付自転車通学生全員に対し、実技講習と道路交通法の改正・高校生の交通事故状



況・自転車乗車マナー等の講義をそれぞれ1時間ずつ行った。特に実技講習では自動車教習所のコースに自動車や自転車を走らせるなど現実の路上さながらの状況設定をし、緊張感のある講習会が実施できた。

【佐高祭における交通安全コーナーの設置】

8月30日～31日の2日間、文化祭「佐高祭」を実施した。通学委員会が中心となり、通学上危険な箇所などをまとめ、夏休みに危険箇所を写真撮影する



などして、交通安全マップを作成し展示した。また、縮小版を見学者に配布した。佐沼警察署の協力により、交通事故写真の展示や道路交通法改正のちらし配布を実施した。さらに、JAF(日本自動車連盟)宮城支部の協力を得て、シートベルトコンビンサー車による衝撃体験を多くの見学者が行った。後部座席のシートベルト着用の必要性を実感するとともに、自転車における道路交通法の改正や普段の交通安全も意識する機会となった。

成果と課題

通学委員はもとより生徒会執行部も自主的に交通安全に関するアピール活動を行うなど交通安全に対する意識が高まった。また、交通事故現場に遭遇し、事故処理を手伝い感謝される者が出るなど浸透しているように思われる。

交通安全は平和で安全な生活を守る基本である。様々な場面で生徒に訴えとともに、今後も継続して地域・関係機関と連携し、定期的に情報交換を行うなど強化していくことが重要である。

秋田県立大館工業高等学校

副題 アイウエ オ

学校概要

〒017-0005 秋田県大館市花岡町字アセ石 33 Tel 0186-46-2833 <http://www5.ocn.ne.jp/~denkibu/>
昭和 28 年創立。校訓「創造・誠実・練磨」を 21 世紀に生きる工業教育指針とし、体験重視による基礎基本の確立、ものづくりに通じた人づくりを目指す。駅から離れた場所に位置し、通学路である産業道路には大型車両の交通量も多い。
学級数 12、生徒数 410 名、教職員数 57 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・クラスや学年単位の交通安全教室の実施
- ・危険予測と危険回避学習の実践

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題を受けて、道路交通法改正に伴った自転車に関する交通ルールや交通マナーの習得を目指すとともに、危険予測と危険回避学習を進めることにより、正しい知識や道徳を身に付け、それに基づいた安全な学校生活を実現するための学習活動を展開していくことに重点を置いた。

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に校長、教頭、生徒指導部長、担当者が、本事業の主題・副題に添った取組や指導方法を検討し、新学期の早い段階で実施した。また、校内交通安全教育地域実践研究委員会の各担当者と連携し、交通安全教育推進委員会の指導・助言を得ながら今年度の取組に協力して実施していくことを決定。7 月と 10 月に実施した生徒の実態調査のアンケート結果を整理し考察したものや、今年度の生徒の事故状況や地域住民の報告などから、成果と課題をまとめ、交通安全教育地域実践研究委員会に報告。来年度の取組について意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【危険箇所チェックシートの作成】

生徒一人一人の通学路の簡易的な地図を作成。危険箇所の確認を、事故防止の観点から、個人面談という形で実施。生徒一人一人の通学路状況に合った交通安全に対する意識を高めた。

【小規模グループによる交通安全教室の実施】

全校を対象とした集会のような形式ではなく、学年やクラス単位での実施により、生徒の反応を見ながら交通安全教育を深めることができた。ここでは、主に道路交通法改正に伴った交通ルールに重点を置いた。

【交通安全を呼び掛けるのぼり旗を設置しての街頭指導の実施】

通学路の危険箇所に、交通安全の意識の高揚をね

らい、生徒とのぼり旗を配置しての街頭指導を実施した。



【交通安全委員会と教職員による自転車点検の実施】

生徒自身が点検することにより、安全な自転車に乗ろうとする態度の育成や事故防止の意識を高めた。

【地域の道路環境と交通ルールの遵守について】

「現代社会」の正義と自由の単元に関連付けて、規範意識の醸成をねらい、周辺の道路環境の把握とアンケートで不十分であった交通ルールについて再確認させた。

【危険予測シミュレーションソフトを活用した危険予測と危険回避学習の実践】

「情報技術基礎」のマルチメディアの基礎の単元に関連付け、コンピューターを利用した危険予測と危険回避学習を実施。実際の本校生徒が関係した事故状況に近いCGもあり、効果的に危険予測と危険回避学習を深め、事故防止に努めることができた。

成果と課題

成果は、例年に比べ、事故件数が大幅に減少したこと（例年 10 件程度だが、今年度は 2 件）が挙げられる。特別活動や各教科・科目などに関連付け、多方面から交通安全を指導する機会が増えたことが大きな要因であろう。

アンケートの結果などから、交通ルールに関しては、まだ充分とはいえないことが判明したため、今後は、更に交通ルールや交通マナーに対する理解を深めさせ、各関係団体と連携し、協力体制を築き活動していくことが課題である。

山形県立米沢東高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒992-0052 山形県米沢市丸の内2-5-63 Tel 0238-22-3450 <http://www.yonezawahigashi-h.ed.jp/>
明治31年設立。平成20年に創立110周年を迎えた。「修誠」を校訓とし、「美しい品性・高い知性・篤い至誠」の陶冶を教育精神としている。市街地に位置し城下町特有の碁盤の目状に狭い道路があり交差点が多く、交通量の多い国道も近くにある。

学級数15、生徒数588名、教職員数49名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・修誠会(PTA)育成部・生徒・教員及び興譲小学校教員と協力した街頭指導の実施
- ・科目「保健」における、自動車教習所の協力を受けての自転車運転安全講習会の実施

交通安全教育の目標・重点・方針等

生活委員が主体となり標語募集やポスター作成を通じ、全校生徒の交通規則の遵守と交通事故防止の意識の高揚を図る。

地域の関係機関と協力し、街頭指導を展開することにより、生徒が地域の方々と共に交通安全と事故防止に留意して、通行する環境をつくる。

自転車運転安全講習会を実施し、自転車通行に関する基本的な規則の理解と安全な乗車について学ばせる。

交通安全教育推進のための学校運営

5月20日に教頭、生徒保健課長、体育科主任、安全担当職員からなる校内推進研究委員会を開き、主題・副題に沿った取組の重点を確認し、具体的方法を検討した後、5月27日に職員会議で本事業全般について説明し、全教職員の理解を得た。

5月30日に、関係機関代表者からなる交通安全教育推進研究委員会を開催し、本事業の概要と今年度の取組について提案し、関係機関の協力を得ながら実施していくことについて承認を得た。また、同日、「道路交通法の改正に伴う自転車の規定に関わる改正点について」学校長名の文書を全保護者に配布した。

6月、10月のマナーアップ運動(街頭指導)についてのアンケートにより、危険箇所を確認し、米沢警察署交通課に連絡し改善を求めた。

12月18日に校内推進研究委員会を開き、今年度の取組を総括し、成果と課題をまとめ、12月25日、交通安全教育推進研究委員会に報告し、来年度の取組に向けて意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【マナーアップ運動(街頭指導)】

市内11箇所に保護者・生徒・教員が3人一組で揃いのジャンパーを着て街頭指導に当たった。秋には、隣にある興譲小学校の先生方の協力を得て実施した。

通学路が重なる学校周辺では、小学生に十分な注意を払い、慎重に自転車を走行しなければならないことを、生徒に伝えることができた。



【科目「保健」における自転車安全運転講習会】

市内の自動車教習所において、1年生全員がクラスごとに受講し、事故防止と安全意識の高揚を図ることができた。理論学習と見学学習において「死角特性」等を学び、体験学習では、「自転車の並列走行」等について実地指導があった。生徒からは、「実際に危険な場面を体験でき、交通ルールを守ることの大切さを理解できてよかった。」等、好評であった。



成果と課題

マナーアップ運動(街頭指導)を通じ、交通安全意識の高揚を図ることと啓発活動としての効果があった。また危険箇所が明らかになる成果もあった。自動車教習所での「自転車安全運転講習会」は、生徒に強い印象を与えたようであり、交通規則遵守の大切さが浸透したように思える。来年度は、入学直後にこの事業を設定し、早期に安全意識と規則遵守について徹底を図りたい。

福島県立郡山北工業高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒963-8052 福島県郡山市八山田 2-224 Tel 024-932-1199 <http://www.koriyamakita-th.fks.ed.jp/>
1977年(昭和52年)学校設立。「調和のとれた人間の育成」「創造力のある豊かな人間の育成」「特色のある人間の育成」を学校教育目標として、地域と連携した教育活動を推進している。
学級数23、生徒数909名、教職員数96名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・自転車事故防止の徹底と改正道路交通法の周知を図るための体験型交通安全教室
- ・地域との連携を図るための駅前広場での自転車事故防止の広報活動

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題を受けて、交通法規の遵守と交通社会人であるという自覚を養う観点から、交通モラルや交通マナーの意識高揚を図るとともに、地域と連携した交通安全教育活動を充実させることを重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に生徒指導部会で交通安全教育の課題について協議し、それを踏まえ校内交通安全推進委員会を開催。委員会で主題・副題に沿った取組の重点事項や方法等について検討した後、職員会議に提案。その後、警察署、地区交通安全協会、PTA、教員、生徒からなる交通安全教育推進研究委員会を開催。7月の第1回目の会議で今年度の取組を提案し、学校と地域の関係機関が協力して行っていくことを決定する。12月の第2回目の会議では取組の実施状況とその成果や課題を報告し、次年度の取組等について意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【体験型交通安全教室】

交通安全教室では、郡山北警察署交通課係長が高校生の自転車乗車中の事故の割合が高いことなどを説明。続いて地域交通安全推進委員として活動している自動車教習所専務が生徒のアンケートを基に実技講習を行った。

講習では、生徒の自転車での通学風景を撮影したビデオの上映やアンケート調査結果に基づく、生徒の自転車通学の実態を述べ、自転車マナーの改善点などを呼び掛けた。更に自転車を使った



スピード体験や空走距離実験などの実演を行い、生

徒は安全な自転車利用について理解を深めた。

【地域との連携を図る自転車事故防止の広報活動】

JR郡山駅西口駅前広場で郡山北署、郡山北地区交通安全協会、PTA役員の協力により、自転車事故防止の広報活動を展開した。活動前のセレモニーでは郡山北署の交通課係長が高校生による自転車事故が多発していることなどを説明した。活動では、本校で製作した交通ルール遵守等を盛り込んだチラシ入りポケットティッシュや自転車の安全な利用法などが描かれた啓発チラシを駅の利用者らに手渡し、自転車事故防止を訴えた。3日間実施し、約3,000個のポケットティッシュを生徒会役員・交通安全委員を中心に配布した。



成果と課題

- ・交通安全教室実施後は、自転車乗車マナーを中心に、交通安全に対する意識が高まり、交通ルールを守る生徒が増加した。空走距離の実験では危険を察知してすぐにブレーキをかけてもかなりの距離を進んでしまうことに驚いたようである。
- ・広報活動に参加した多くの生徒は交通事故防止や交通ルールの遵守を訴えるためにはまず自分たちが率先して守らなければならないという自覚が芽生え、交通安全に対する意識が向上した。
- ・交通事故の発生件数も減少傾向にあるが、交通事故が「ゼロ」になったわけではなく、更に交通安全に対する意識の向上や交通ルール・交通マナーを遵守させる取組を、今後も地域と連携を図りながら組織的に取り組む必要がある。

茨城県立石岡商業高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒315-0033 茨城県石岡市東光台 3-4-1 Tel 0299-26-4138 <http://www.ishioka-ch.ed.jp>
昭和 39 年設立。生徒の人格を重んじ、激しく変化する社会に柔軟に対応できる力を育むとともに社会に有為な調和のとれた人間の育成に努めることを教育方針としている。正門前を国道 355 号線が走り、周囲には飲食店、量販店が隣接し人通りの多い環境である。
学級数 14、生徒数 440 名、教職員数 53 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・毎年 5 月に、石岡自転車組合の協力を得て自転車の一斉点検を実施している。学校ステッカーの有無や整備不良箇所、サドル・ハンドルの適正位置等を確認し、修理と併せて自転車保険の加入を点検カードで要請している。
- ・毎月 1 回、全教職員一斉で登下校指導を実施し、交通安全や服装頭髪指導を行っている。



(自転車点検)

交通安全教育の目標・重点・方針等

交通ルール遵守のもと、生徒の安全安心な登下校の実現を目標に、特に学校周辺の環境を考慮し、自転車の二人乗り、並進走行、携帯電話の“ながら”走行等の禁止指導に力を注いでいる。教職員全員が校外においても指導を行っていくことで、指導の徹底と地域の方々からの信頼も得られるよう、粘り強く指導に取り組んでいくことを方針としている。

交通安全教育推進のための学校運営

6 月末に地域事業推進委員会を設置し、委員長に校長、委員として石岡警察署交通課員、石岡自転車組合長、PTA 会長他校内関係者を当て、事業について協議した。12 月までの事業計画、生徒の交通ルールに関する意識を探るためのアンケート調査、事業実施のポイント、まとめ等について検討した。その際、学校年間行事計画に基づく教職員一斉の登下校指導や交通安全講話の実施を通じて粘り強く交通安全教育を実施していくことを確認し、7 月の定例の職員会議を通じて全校に周知し、意識調査アンケート、実技講習会、交通安全講話と取組事業を展開していった。

特徴ある取組の概要

石岡自転車組合や石岡市地域交通安全活動推進委員の協力により、1 年生の生徒全員を対象に自転車の実技講習会を行った。第 1 回目の実施で、要領・講習内容等で課題を残す点はあったが、チェーンの弛み具合、TS マーク、セダンタイプの乗用車から見た場合の死角について等の講習は、具体的で分かりやすく、実施は有意義であった。

成果と課題

事業に取り組んだ結果、交通ルールを意識する生徒が増えた。例えば、並進走行がルール違反であることを知らずにいた生徒がおり、交通ルールの指導は一定の効果があった。課題としては、これらの取組を今後も継続すること、学校行事の中に位置付けた効果的な展開とすることなどが挙げられる。

埼玉県立蓮田高等学校

副題 ア ㊦ ウ エ オ

学校概要

〒349-0101 埼玉県蓮田市黒浜4088 Tel 048-768-7820 <http://www.hasuda-h.spec.ed.jp>
1973年学校設立。「人に親切に、人を思いやり、己に厳しく、充実した高校生活への努力を惜しまない生徒の育成」を学校教育目標として、地域と連携した教育活動を推進している。東北自動車道蓮田サービスエリア近くに位置し、緑が多く、梨畑が広がる環境にある。
学級数12、生徒数371名、教職員数47名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・交通安全クラブ(生徒)を立ち上げ、自転車マナーアップを推進
- ・地域警察署、安全指導員との連携
- ・自転車安全運転教育に関する講演



<下校指導の様子>

交通安全教育の目標・重点・方針等

【目標】

自転車安全運転の知識を深くし、交通法規の遵守と交通社会人としての基本を養う観点から地域と連携した活動を充実させ、地域に期待される高校生になるよう実践することを重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

- 4月・・・教頭、生徒指導部、生活委員(生徒)を中心に校内安全推進委員会を発足
- 5月・・・岩槻警察署から自転車マナーアップ推進校の委嘱を受け、自転車の乗車マナーについての講演会を実施
- 6月・・・校外交通安全下校指導
- 7月・・・蓮田高校学校評価懇話会に現状と委嘱の報告並びに地域との連携を依頼
- 9、10月・・・自転車点検の実施
- 11月・・・校外指導(PTAと共同)の実施
- 12月・・・交通安全講話の実施

【交通安全啓発活動】

交通安全標語を作り、啓発活動を行った。

- ・交通安全標語横断幕を学校のグラウンドに掲示した。
- ・近隣中学校で交通安全標語入りファイルを配布し、啓発活動を行った。



<交通安全標語横断幕>

「雨の日の傘さし運転 命とり☂」

特徴ある取組の概要

【下校指導】

警察署員と地域安全指導員による下校指導を行い、PTA総会、学校評価懇話会で取組についての中間報告を行った。

成果と課題

【成果】

- ・生徒の傘差しが激減した。
- ・保護者の関心が高まった。

【今後の課題】

- ・携帯電話とヘッドフォン使用の自転車運転
- ・暗くなる前の前照灯点灯
- ・自転車保険の加入

生活指導の一環として「危険予測」「安全確認」「マナーアップ」などの心が芽生える指導を日ごろから展開していくことが大切である。

千葉県立船橋北高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒274-0056 千葉県船橋市神保町 133-1 Tel 047-457-3115

http://www.chiba-c.ed.jp/funabashikita-h/

昭和60年設立。校訓「誠実・勤勉・進取」のもと、確かな学力、社会性を身に付けた、社会人として通用する人材育成を学校教育目標としている。「開かれた学校づくり」を重点目標の1つと位置づけ、地域との連携を推進している。学校近くの県道は交通量が多く、近隣の工場へ出入りする大型車両が多数通行する。

学級数13、生徒数513名、教職員数38名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・地域住民と共にを行う登下校指導、懇談会を核とした、地域と連携した交通安全指導の実施。
- ・自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーを習得するための体験的交通安全教室の実施。

交通安全教育の目標・重点・方針等

本校の交通安全教育は、生徒の交通安全や交通法規遵守の意識高揚、自他の生命を尊重する態度や交通マナー育成等を目指している。地域、関係機関と連携した活動の充実により、地域住民の存在を意識し、交通安全に適した行動がとれる生徒の育成を重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に教頭、生徒指導部、生徒会、総務部、教務部からなる交通安全研究委員会を立ち上げ、本事業の取組の重点、評価項目・方法等を検討し全教職員に提示。5月の職員会議で年間計画について説明。6月には地域自治会の方々の参加により、第1回の交通安全教育実践地域事業推進委員会(以下「委員会」)を開催した。本事業の趣旨及びその推進にあたり家庭・地域・関係機関の協力が不可欠であることを説明し、協力して実施することを確認した。また、ここで提示された意見を基に、交通安全研究委員会では今後の取組を検討した。9月の第2回委員会では、第1回委員会以降の生徒の状況、12月の「体験的交通安全教室」について情報・意見交換を行った。12月の「体験的交通安全教室」終了後、協力者との会合を開き、様々な立場から今後の取組について意見が出された。

特徴ある取組の概要

【地域と連携した交通安全指導】

委員会では、6月と9月に、校門周辺で自転車登校生徒の安全指導並びにその様子を踏まえた懇談会を実施し、生徒の現状、問題等についての情報・意見交換を行った。第1回委員会は、地域自治会の9名が参加した。懇談会では学校周



辺における自転車利用状況として、以下のことが浮き彫りとなった。

- 携帯電話で会話しながらの運転
- 二人乗り
- 横一列走行
- 右側走行
- 無灯火走行
- 細い道からの飛び出し
- 坂道での猛スピード
- 注意に従わない生徒の存在

懇談会での指摘を受け、本校では現状の改善を目指し、全校集会等で交通安全指導を実施した。

第2回は、地域自治会から9名、県教育庁から2名の参加で実施した。懇談会では、前回と比較して改善が見られるものの、継続的な指導はなお必要との意見が多かった。具体的な取組の提案もあった。

【体験的交通安全教室】

①自転車運転実技講習

生徒は体育館に設けたコースを自転車で走行し、船橋東警察署交通課員2名他から、自転車安全運転の指導を受けた。



②安全運転適性診断体験

生徒は安全運転適正診断装置を搭載したトラック「ちとらくん」で、擬似体験型を含む4つの検査を基に運転適正診断を受けた。千葉県トラック協会及び職員4名の協力により実施した。

③自転車安全点検

生徒は千葉県自転車・軽自動車商協同組合所属の自転車安全整備士6名と共に自転車点検・整備を行い、安全な自転車利用の指導を受けた。

他に船橋東交通安全協会6名、自治会関係者6名、本校保護者会5名、県教育庁職員1名が各メニューに加わり、生徒の指導に加わった。本教室は地域・関係機関の計30名の協力を得て実施された。

成果と課題

- ・生徒は体験的学習により、場に応じた行動、安全運転における適性を知ることができた。
- ・地域の方々には、高等学校・高校生とどのように関わっていけるかを知ってもらう機会となった。
- ・学校と地域の連携体制をいかにして維持し、指導を継続してくかが、今後の課題である。

東京都立東村山高等学校

副題 ㊦ イ ウ ㊥ ㊦

学校概要

〒189-0011 東京都東村山市恩多町4-26-1 Tel 042-392-1235

<http://www.higashimurayama-h.metro.tokyo.jp/>

昭和43年設立。「愛と創造」を学校教育目標に、東京都から地域密着型中堅進学校として重点支援校に指定されている。東村山市は多摩地区の中央最北に位置し、旧道と新道が縦横に交差している。

学級数18、生徒数592名、教職員数48名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・地域（警察署、消防署、自動車教習所）と連携して交通安全教育を推進する。
- ・登校時通学路指導を全教職員体制で行うことによって、日常的に交通安全指導を実践する。

交通安全教育の目標・重点・方針等

人命尊重の態度を養い、交通事故を未然に防いで安全に登下校することを目標にする。

- ・道路交通法の改正に伴い、自転車に乗車する際の交通ルールを学習させ、ルール遵守を習慣化させる。
- ・他人への配慮ができることの大切さを学ぶことにより、交通マナーを向上させる。
- ・心肺蘇生法、AEDの使用方法を学び、応急手当の知識・技能を習得させる。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に東村山高等学校地区実践研究委員会を、委員長を校長、副委員長を副校長、事務局を生活指導部主幹として組織した。校内研究組織として、企画調整委員会を中心に、生活指導部、保健部、保健体育科、総合・奉仕委員会が主に実施することを決定し、職員会議で報告した。6月に事務局より学校評議委員会に指導助言の協力要請をし、生活指導部が関連機関との調整、生徒会執行部の指導に当たった。6月の実践研究委員会でも主題・副題に沿った行事の企画を行う。9月、12月の実践研究委員会で7月、10月に実施したアンケート調査の結果分析、評価を行い、12月の実践研究委員会で来年度の取組について検討した。

特徴ある取組の概要

【地域と連携した交通安全指導】

地域の道路状況に詳しい警察署・自動車教習所から講師を招き、道路交通法の改正に伴って自転車の乗車に知っておかなければならない交通ルールや交通マナー、

「自転車安全利用五則」を学習した。第1回目の交通安全意識アン



ケート調査の結果・傾向を分析し、それを基に、生徒の実態に即した内容（歩道通行に関わること、自転車は車両であること、並進の禁止など）をパワーポイントを用いて重点的に解説してもらった。

【奉仕活動における交通安全指導】

奉仕活動の実践として、3年生の生徒が隔週に1度、学校周辺道路・歩道の落ち葉掃き等の清掃活動を行った。5名前後を1班として編成し、清掃用具やゴミ袋を持って担当コースを移動しながら清掃した。公道における作業なので、生徒の安全確認係を配置し、教員は危険箇所立って交通安全指導を行った。

【専門家によるAEDの使用方法指導】

消防署、自動車教習所、医師など地域の様々な立場で人命救助に関わっている専門家から、体験に基づく心肺蘇生法の必要性、AEDの目的・意義について講演を聞いた。また、AEDの使用方法の実演講習を受け、校内設置場所の確認をした。

成果と課題

- ・道路交通法の改正点をタイムリーに周知することができたので、自転車の安全乗車に関する生徒の知識、意識や行動を変えることができた。
- ・様々な場面で地域との連携を図り、指導する機会を持つことができたので、交通ルールの遵守や他人への配慮の大切さを学ぶことができた。
- ・人命の尊さと心肺蘇生、AEDの意義・使用方法を学ばせることができた。
- ・交通安全教育によって生徒の知識や意識は向上させることができるので、今後も交通事故の未然防止のために「自転車安全利用五則」に基づいた指導を日常的、継続的に行う。
- ・校内的な連携をとり、教科学習としての交通安全教育の発展・充実に取り組んでいきたい。
- ・今後は更に、近隣小学校の交通指導員やボランティア団体、PTAや自治会などの地域住民とも連携をとるなどして、地域全体が協力して交通安全に取り組む体制を作る。

神奈川県立藤沢西高等学校

副題 ア ① ウ エ オ

学校概要

〒251-0861 神奈川県藤沢市大庭 3608-2 Tel 0466-87-2150

<http://www.fujisawanishi-h.pen-kanagawa.ed.jp/>

昭和49年学校設立。学力の充実、生活指導の徹底に心掛け、誠実で良識ある有為な人物の育成を学校の基本方針にしている。学校の前を幹線道路が通り、交通量は多い。

学級数20、生徒数793名、教職員数46名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・自転車通学生が70%を超えるため、初めて自転車の実技指導を行う。
- ・地域の小中学校、地域住民、警察署との連携を図り、地域ぐるみで交通安全指導に取り組む。

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題を受けて、道路交通法の改正の要旨を生徒に理解させ、交通安全指導を地域の小中学校や住民の方々と協力して行っていく。また、生徒に自転車の特性を理解させ、自転車の実技指導を行うことによって、危険性を学ばせ、交通事故を減少させることを重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に生徒の「交通安全委員会」を立ち上げた。8月に「交通安全実践地域事業連絡協議会」を開催し、地域の小中学校、地域住民、警察署との連携を図った。9月に「湘南大庭地区交通安全キャンペーン」を1週間、地域をあげて行った。11月に自転車の実技指導を行った。7月と11月にアンケート調査を行った。

特徴ある取組の概要

【「交通安全街頭指導」湘南大庭地区交通安全キャンペーン】

9月下旬の1週間、朝の登校時に、交通安全委員の生徒を大庭地区の3つの小中学校に派遣し、地域住民、警察署、PTA、教職員と共に交通安全指導を行



った。生徒自らが児童等に声を掛け交通安全を呼び掛けることで、意識の向上が図れた。

【自転車実技指導】

11月に、くらし安全指導員の方の指導で、1年生を対象に行った。本校グラウンドでブレーキ体験、自動車の死角体験、片手運転体験などを行い、生徒は改めて片手運転の危険性や、自動車の運転者から見た自転車の危険性などを学ぶことができた。



成果と課題

4月からの交通安全教育の取組を終え、生徒自らが交通安全を呼び掛け、自転車の実技指導を行うことで、昨年までの交通安全講演会を聞くだけでは、なかなか得られないであろう意識の変化を感じることができた。

アンケート調査の結果からも、交通マナーに対する意識が少しずつ改善していると思われる。しかし、これが生徒の交通事故の減少にすぐにつながるとは思えないし、これからも機会あるごとに自転車の乗り方・歩行者に対する交通マナーなどについては、ホームルーム活動や集会のたびごとに、注意していく必要があると考える。

新潟県立新潟東高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒950-8639 新潟県新潟市東区小金町2-6-1 Tel 025-271-7055 <http://www.niigatahi-h.nein.ed.jp/>
昭和54年学校設立認可、昭和55年開校。「知的探求・豊かな人間性・目的をもって生きる」を教育目標とし、心身共に健全な人間を育成することを目指し、来年度創立30周年を迎える。
学校の近くには、新潟空港や新潟西港があり、また、県内屈指の工業地帯で、それに伴い住宅街としても発展してきており、車や人の往来が非常に多い環境にある。
学級数20、生徒数787名、教職員数49名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・東地区自転車商組合の協力を得て、全校生徒対象の自転車安全点検の実施
- ・全校生徒参加の交通安全標語コンクールの実施と、ポスターを作成し、近隣の小・中学校と近隣の商店街へのポスター掲示依頼

【全校生徒参加の交通安全標語コンクールの実施】

夏休みを挟み、生徒一人一人が、交通安全について考える機会をつくり、交通安全に関する意識の啓発を行い、昇陽祭(文化祭)に標語コンクールを実施し、優秀作品を投票で選出し、ポスターを作成することにより、生徒自身が参加した活動という意識を持つことができた。

交通安全教育の目標・重点・方針等

道路交通法改正に伴い、変更点の周知を図り、交通ルールを遵守し、交通事故を減少させるため、交通安全に配慮した運転ができるように、運転者自身の意識の啓発を重点とし、地域と連携した交通安全教育活動の充実を図る。



交通安全教育推進のための学校運営

4月に学校から、校長、教頭、生徒指導部2名、外部から、東地区自転車商組合1名、新潟東警察署1名、学校評議員2名、PTA3名からなる交通安全協議会を設置し、その会を5月に開催し、今年度の取組案を示し協力を依頼した。ホームルーム活動や集会時に交通安全に関する話し合いを行い、交通安全標語コンクールにつなげていった。12月に交通安全協議会を開催し、今年度の成果と結果を報告し、来年度の取り組み方や協力の関係等について意見交換を行った。



特徴ある取組の概要

【東地区自転車商組合の協力による、対面型自転車点検と生徒の意識変容】

従来は、授業時に自転車商組合の方から自転車置き場にある自転車を点検してもらい、点検修理箇所の札を貼っただけだったが、目の前で、自身の自転車を点検してもらうことによって、指導を素直に受け入れ、自分の運転する自転車という自覚が芽生え、その後の修理状況においても、修理する率が格段に上がった。

成果と課題

生徒一人一人に、少しずつ交通安全についての意識が向上し、傘差し運転の減少や加害事故の減少につながった。

交通ルールの理解が、まだ足りないので、それを深めることや危機管理能力が不足しているので、その向上に努めなければならない。

富山県立南砺総合高等学校福光高等学校

副題 (ア) イ ウ エ オ

学校概要

〒939-1654 富山県南砺市福光 710 Tel 0763-52-2222 <http://www.tym.ed.jp/sc363/>

昭和33年県立福野高等学校福光分校として発足、平成17年現校名に改称。啓発・自律・誠実を教育目標として地域と連携した教育活動を推進している。県南西部の医王山のふもとに位置する。

学級数9、生徒数327名、教職員数33名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・交通安全の呼び掛けとしてマスコットを作成し、街頭でドライバーに配布活動を実施
- ・地域住民に交通ルールと交通マナーの遵守を願い、交通安全パレードを実施

交通安全教育の目標・重点・方針等

自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得から交通安全に対する意識を涵養し、自らの安全だけでなく、他人の安全も考えて行動できる態度を養う。また、交通安全に関する地域での活動を通じて、危険予測能力と安全を見通す的確な判断を育む。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に生徒指導部で、自転車の安全指導の進め方、交通ルールや交通マナーの習得に向けた取組を検討し、職員会議に提案。6月には、交通安全研究推進委員会で説明するとともに、今年度の取組を提案し家庭・地域が協力して行っていくことを決定する。そして、校内生活委員会を開催し、取組状況の評価を行うとともに、生徒向けのアンケート調査を整理し、成果と課題をまとめた。2月の学校評議員会に報告し、来年度の取組について意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

1. 保護者、地域、関係機関等との連携活動

【さわやか運動】

年2回(6月中旬の4日間、10月下旬の4日間)、高校生の交通マナーや規範意識の向上を目的にさわやか運動を行い、高校生が主体となって列車の乗車マナーや交通マナーなどの遵守を呼び掛ける。本校も生徒会が中心となって、保護者、地域、関係機関と連携を取りながら、JR福光駅頭や学校近隣の通学路の交差点、学校正面前で生徒に呼び掛けを行った。

【交通安全祈願マスコットの作成・配布】

家庭クラブとの連携で、交通安全祈願マスコットを作成し、夏のさわやか運動で家庭クラブ委員や生徒会が町内でドライバーに配布した。



【交通安全パレードの実施】

秋のさわやか運動の期間中に、町内交通安全パレードを実施した。JR福光駅から福光公園までの約2Kmコースで行い、事故防止の決意を新たにし、地元住民に交通ルールと交通マナーの遵守を呼び掛けた。



【校内交通安全標語の募集、垂れ幕の作成】

交通安全標語を生徒に募集し、応募のあった標語の審査も生徒(生活委員)で行った。そして、決定した標語「きらりと光る光高生の笑顔とマナー」の横断幕を生徒昇降口に掲示して交通安全への意識を高めた。

また、その横断幕は、交通安全パレードにも利用した。

成果と課題

さわやか運動の「朝の交通安全・あいさつ運動」をPTA・警察署・近隣の中学校とともに実施し、連携・交流を深めることができた。

交通安全パレードの実施から事故防止の決意を生徒間で新たにし、地元住民に対しては交通ルールと交通マナーの遵守を訴えた。

交通ルールや交通マナーについて、生徒が主体的に考え積極的に取り組める方策を更に深めていきたい。

石川県立松任高等学校

副題 ア ① ウ エ オ

学校概要

〒924-0864 石川県白山市馬場 1-100 Tel 076-275-2242 <http://www.ishikawa-c.ed.jp/~mattfh/>

昭和 38 年学校設立。平成 12 年に総合学科に改編され、「個」に応じた教育を展開し、職員・生徒・保護者・地域住民がしっかりと関わり合い、生徒一人一人が進路目標を実現できる学校を目指している。加賀平野の真中に位置し、交通量の多い国道 8 号線を越えて自転車通学する生徒や J R 北陸線を利用する生徒が多い。

学級数 12、生徒数 444 名、教職員数 57 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・生徒自らが交通安全を考えて行動する姿勢をつくりだす教育
- ・地域の関係諸機関との協力・連携した交通安全教育の推進

交通安全教育の目標・重点・方針等

自転車通学生が多く、さらに交通量の多い国道や県道を通行せねばならず、事故が少なからず起こっている。生徒自らがこうした事故から身を守り、事前に危険を察知することができることを目的とし、次の項目を重点事項とした。

- ①交通ルールや交通マナー意識の向上・知識獲得
- ②生徒主体の取組の推進
- ③地域関係諸機関と協力・連携した交通安全教育の推進

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に「交通安全実施地域事業」研究委員会（教員側組織）を発足し、主題に沿った取組の重点・方法等を検討・確認した。その後 5 月に生徒委員会を発足し、今年度の取組の流れを説明するとともに、今年度の活動内容・役割を決定した。

地域関係諸機関とも 4 月当初から連絡を取り合い、交通安全運動（4・9 月）や最寄駅周辺の自転車整頓活動（6 月）などへの参加、講師による講演（7・10 月）を行った。

特徴ある取組の概要

【生徒主体の交通安全啓発活動】

生活委員により、全校生徒を対象とした自転車事故等確認アンケートを行い、過去の事故発生地点と事故が起こりそうになった地点を調査し、交通事故地点等確認地図を作成した。それを生活委員がクラス掲示し、事故原因について全学年のホームルーム活動で話し合いを行った。

また、自転車運転に伴う危険性を生徒自身で体験し、身をもって理解するために、サッカー部員協力のもと、二人乗り制動距離実験と傘差し運転及び携

帯電話使用運転時のジグザグコース走行を行った。これらの結果や映像をまとめ、文化祭で 4 月からの取組とともにステージ発表した。

さらに、夜道での反射板効果を知るために、自転車用反射板（2 種類）及び蛍光塗料付反射板（衣服用）を用意し、見える限界の距離を測定した。蛍光塗料付反射板が役立つなど、有効性の結果は生活委員がクラスへ持ち帰りホームルーム活動で報告した。

【地域の関係諸機関との協力、連携した交通安全教育の推進】

春の交通安全運動・松任駅前自転車駐輪整理運動・県グッドマナーキャンペーンをはじめとして多くの交通安全普及活動に際して、本校生徒・職員等で組織した「朝顔隊」が参加した。同じスタッフジャンパーのもと協力し、地域での交通安全運動を推進した。

また、本校で作成した自転車交通安全ポスターと事故確認マップを近隣の小・中・高等学校に配布し、交通安全意識の啓発に努めた。



成果と課題

諸活動を通じて、事故多発地点や危険な場所を事前に予測し、注意深い運転ができるようになった。また、実験結果を基にクラスで話し合うことで、全校生徒に知識の共有が図れた。

今年度、自転車事故・交通事故は 12 月現在 6 件起こっており、今後交通事故 0 件に向けてより一層の啓発と努力が必要である。生活委員を中心に、更なる実験等を行って自らが危険性に気づくよう指導し、また、広告媒体の制作や街頭活動等を通じて生徒に働き掛けることにより、事故を減らすことが課題である。

福井県立科学技術高等学校

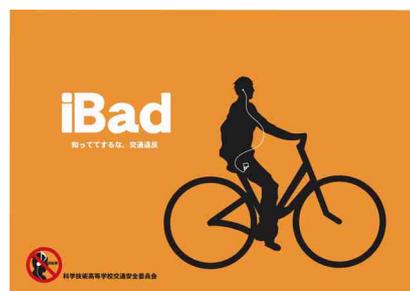
副題 ㊦ ㊧ ウ エ オ

学校概要

〒918-8037 福井県福井市下江守町28 Tel 0776-36-1856 <http://www.kagakujitsu-h.ed.jp/>
福井県福井市に明治40年福井県工業講習所として創立され、平成19年度に創立百周年を迎えた。「より良い社会をつくる人となろう。」を教育信条として、地域と連携した教育活動を推進している。通学区域は福井市のほぼ全域と近隣市町の一部におよび、ほとんどの生徒は通学手段として自転車を利用している。閑静な住宅街に位置し、近くには福井運動公園がある。
学級数15、生徒数525名、教職員数73名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・ テキスタイルデザイン科の授業の一環として交通安全ポスターを制作した。
- ・ 警察署に依頼して交通安全講習会を実施し、その日のショートホームルームで「改正道路交通法理解度テスト」を行った。



交通安全教育の目標・重点・方針等

本校生徒が被害者または加害者になる交通事故の撲滅を目標とする。警察署や保護者の協力を得て交通安全講習会・街頭交通指導などを実施し、生徒の交通法規の理解を図る。また、交通安全ポスターの制作・改正道路交通法理解度テストなどを通じて、交通法規遵守の精神を養う。

交通安全教育推進のための学校運営

校長、教頭、事務長、生徒指導部員3名(部長・交通安全担当2名)、庶務部員1名、保健部員1名を委員とする交通安全委員会を組織した。委員長は校長とした。事務局は生徒指導部に置き、事業計画に基づき、行事があるたびに事務局で実施要項案を作成した。それを交通安全委員会で承認してもらい、職員会議に提案していった。

特徴ある取組の概要

【交通安全ポスターの制作】

テキスタイルデザイン科3年の2学期の選択Bの授業の中で交通安全ポスターを制作した。フォトショップまたはイラストレーターというソフトを利用してパソコンを使って制作した。事務局で優秀作品を選び校内に掲示した。制作した生徒たちの交通安全意識の高揚に役立った。また、話題に上り関心を引くことで他の学科の生徒の意識の高揚にも役立った。

【交通安全講習会の実施】

平成20年7月7日福井県福井南警察署交通課長を招聘し、交通安全講習会を実施した。社会人としての基礎を養う観点から、改正道路交通法について約1時間の講話を実施した。生徒たちは痛ましい交通死亡事故の話聞いて、交通マナーの大切さを再認識した。その日のショートホームルームで「改正道路交通法理解度テスト」を実施した。「自転車は、歩道がある道路では歩道を走らなければならない。」を正解にした生徒が多数いたことは、今後、指導を推進すべき内容である。



成果と課題

最大の成果は、本校生徒の交通安全に対する意識が高まったことである。本校生徒に過失がある交通事故は大幅に減少した。軽微な接触事故も適切な事後処理が行われるようになった。

交通事故ゼロを目指して一層の指導が必要である。

岐阜県立岐阜総合学園高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒500-8289 岐阜県岐阜市須賀 2-7-25 Tel 058-271-5548 <http://www.gifusogogakuen-h.ed.jp>

平成9年学校設立。「自ら学び続ける意欲と態度を養うとともに、知・徳・体の調和のとれた人間を育成する」を学校教育方針として、県の総合学科の中心校として、また部活動や生徒会活動等に活躍できる生徒を育成する教育活動を推進している。学校の近くを、交通量の多い国道21号線、主要地方道岐阜一垂井線が走っている環境にある。

学級数21、生徒数833名、教職員数69名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・多くの生徒が参加する主体的な取組により、交通安全教育を推進する。
- ・自転車乗車中などの交通ルールや交通マナーを習得するため、自ら考え、その意義を理解することで、自らの身を守るだけでなく、地域の交通安全に寄与できる生徒を育てる。

交通安全教育の目標・重点・方針等

交通安全教育推進事業の主題、副題を受けて、交通法規の理解と遵守、交通社会の中で自らの身を守り、他者に迷惑をかけないように交通マナーの向上を図るために、道路交通法の改正に伴う法規の理解を進め、地域と連携した交通安全教育を推進するため、高校生として主体的、積極的に地域活動に取り組むことを重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に教頭、年次会、生徒会、生徒指導部の協議のもと、主題・副題に沿った取組の重点、取組方法、評価項目等を検討した後、企画委員会、職員会議に提案し、本活動の趣旨の理解と協力を依頼した。4月のPTA総会、6月のPTフォーラム、6月の学校評議員会で趣旨説明をし、今後の活動の協力を依頼した。7月、10月の校内交通安全推進委員会で取組状況の確認と評価を行い、9月の交通安全指導の際には、PTA生活指導委員から活動の評価をしてもらった。1月に交通安全実践地域事業推進委員会で、活動の報告をし、今年度の課題や次年度の取組について意見交換した。

特徴ある取組の概要

【生徒の主体的な交通安全運動への取組】

年間を通じて生徒が主体的に交通安全運動に取り組めるよう実践した。

○4月の総合学園交通安全週間、7月の夏の交通安全週間、9月の秋の交通安全週間、12月の年末交通安全週間では、新たに交通安全のぼり旗と横断旗を用いて通学者や地域住民に提示しながら、学校周辺での街頭指導、携帯電話・イヤホンを使用しながらの運転に対する警告や指導等を行い、生徒会交通

安全委員、生活委員、MSリーダーズ（岐阜県警察署が主催する高校生による規範意識推進活動委員）が、毎回24～34名参加し、各4日間実施した。

○交通安全県民運動では、毎月15日に学校付近の交差点や横断歩道で、交通安全委員やMSリーダーズが街頭指導を行った。

○春と秋の自転車点検では、交通安全委員が中心となり実施。開始前に交通安全委員長が点検の意義と方法について説明し、その後各クラスの交通安全委員が点検を行った。

【地域との連携による交通安全運動】

生徒会やMSリーダーズの生徒と、地域(関係機関)との協力により交通安全運動を推進した。

毎月の交通安全県民運動では、学校近くの岐阜県庁職員や地域の警察署との協力のもとで実施し、秋の交通安全週間では、PTA生活指導委員の方々と協力しながら交通安全指導を行った。

【集会・講話での交通安全指導】

年度初めから、全校集会、本校教職員による交通安全集会、岐阜南警察署生活安全課長を招いての防犯講話、夏休み・冬休み前の全校集会、本校教職員による生徒指導講話等の機会をとらえて、交通事故の発生状況、時間帯、原因、応対方法等について繰り返し話をし、一人一人の交通安全に対する意識の向上と自覚を促した。

また、それぞれの時期に合わせて、交通安全標語や交通安全マップを、1号館中央階段上や2号館階段付近に掲示した。

成果と課題

- ・84名の生徒会交通安全委員や生活委員、177名が加入するMSリーダーズの生徒が交通安全指導に参加することで、多くの生徒が、交通安全指導を受ける側でなく、指導を行う立場となり、交通安全に対して主体的・自主的に意識を向上させ、また地域の交通事故防止に寄与する成果を果たすことができた。
- ・今後は、地域の幼稚園・小学校・中学校と連携して交通安全運動を推進する活動を実施できるようにしたい。

愛知県立国府高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒442-8586 愛知県豊川市国府町下坊入 10-1 Tel 0533-87-3141 <http://www.koh-h.aichi-c.ed.jp/>
大正9年学校設立。聴く、美しく、たくましい人間の成長を目指すことを教育目標とし、地域の中核校として教育活動を推進している。学校の近くを交通量の多い国道1号線が走っている環境にある。
学級数24、生徒数955名、教職員数56名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・ 授業・ホームルーム活動・総合的な学習の時間・学校行事等、学校生活の様々な機会を利用し、共通の目的のもと、交通安全教育を進めた。
- ・ 校内の成果を市役所、警察署、校区の交通指導隊、自動車教習所、小中学校等へ発信するとともに、それらの関係機関からも、広くアドバイスを受けるなど、相互の意志疎通を深め、交通安全活動に役立てた。

交通安全教育の目標・重点・方針等

自転車運転に関する交通安全教育を通じて、生徒の交通安全意識を高め、交通事故を回避する能力を習得させるとともに、地域の諸機関とも連携を図り、交通事故のない、安全な地域づくりに寄与することが目的である。交通安全指導においては、生徒の発見や気づきによる生徒の変容や、交通マナーを守りモラルを高めることの重要性を実感させることに重点を置いた。「自らルールを守っていこう」という心構えや態度の醸成は容易なことではないが、地域との協働による取組から自転車乗車のマナーの向上を目指した。

交通安全教育推進のための学校運営

5月に校長、教頭、事務長、生徒指導主事、総務主任、教務主任、学年主任等からなる交通安全教育校内推進委員会を開催し、主題・副題に沿った取組の重点・方法等を検討した後、職員会議に提案。7月に全校生徒に取組内容について説明をするのと並行して地域の連携機関による交通安全教育推進委員会を開催し、取組内容の説明、情報の収集、協力の依頼を行った。7月から12月にかけて校内における様々な取組を実施した後12月に2回目の連携機関による交通安全推進委員会を開催し、成果の報告並びに活用を依頼するとともに、来年度の取組についての意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【交通安全マップの作成】

生徒が各自の通学路における危険箇所・事故現場を調査し、具体的に危険なポイントや、事故を避けるための対策について考え、それらを出身中学校ごとに「交通安全マップ」としてまとめた。生徒が身

近な危険箇所を認識することにより事故件数が減少した。また、成果を地域に発信することにより危険箇所等の情報を共有することができた。



【交通安全啓発ビデオの制作】

科目「情報A」の授業で自転車のマナー向上を啓発するキャンペーンビデオを制作した。受動的なものでなく、生徒自身がキャンペーンビデオを時間をかけて制作したため、生徒の発見や気づきの多い、心に残る取組であった。今後、全校生徒に視聴させたり、豊川市交通安全大会にて高校生の取組として発表したり、小中学校生に対し高校生が交通安全指導するような取組を実現させたい。

成果と課題

本年度の取組では、主に地域との連携の在り方について検討し、実践してきた。推進委員会会議の中でも、生徒のみならず地域全体の自転車利用時の交通ルール違反や交通マナーの低下に関する意見が多く出され、学校が交通安全指導の基点になることを強く期待している状況にあると感じられた。今回の事業で本校が作成した自作ビデオやルールマナーブック、交通安全マップ等を活用し、地元の小中学校で後輩達に交通安全を直接呼び掛けることができれば、相互に多大な効果が期待できる。また、地域の交通安全活動等に参加し、交通安全教育事業の成果を発表する企画を立てることにより、さらに本校の生徒の規範意識や交通マナーの向上を図ることができる。こうした活動を推進するためにも学校としての体制を整え、生徒の活動を中心として関係機関等との連携を図って推進することが必要である。

三重県立紀南高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒519-5204 三重県南牟婁郡御浜町阿田和1960 Tel 05979-2-1351 <http://www.mie-c.ed.jp/hkinan/>
昭和37年に創立。地域に貢献し地域に支えてもらえる学校づくりを進め、平成19年6月、コミュニティスクールの指定を受け、『生徒には希望を、保護者には夢を、地域には信頼を』を教育目標に取り組みを進めている。

学級数10、生徒数305名、教職員数40名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・コミュニティスクールの取組を生かし、生徒会を中心に、多くの生徒・教職員がフットワーク軽く、地域住民と共に地域の交通安全啓発活動に参加できる。

交通安全教育の目標・重点・方針等

この地域は公共交通機関が大変不便であるために、地域住民にとっての重要な交通手段が自動車である。そのため自動車との接触事故の危険性が高い。こういう環境の中で本校生徒の多くが自転車を利用して通学をしている。大半の生徒はきちんと利用しているが、時折自転車のマナーや無灯火のことで地域住民より苦情を受けることもある。これを放置しておけばいずれ事故が起こってしまう。そこで、交通ルールや交通マナーの習得を目指す。さらに地域と連携していくことで、地域全体の交通安全意識の高揚を図るために積極的に地域の交通安全活動に参加していく。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に校長・教頭・生徒指導部担当で年間活動方針を策定し、職員会議で報告。地域との連携を図るために「御浜町交通安全対策協議会」で活動への協力を要請した。5月の学校運営協議会にて活動計画を報告し、協力を要請。7月に生徒への交通安全アンケートを行い、交通安全意識、校区内の危険箇所を把握。紀宝警察署と自動車教習所との連携を密にし、随時情報交換をし、活動への助言を受けた。12月、全活動結果を整理し、成果と課題をまとめ、1月に職員会議にて報告した。

特徴ある取組の概要

【交通安全週間中の啓発活動への参加】



【地元保育所運動会での交通安全啓発活動】



【啓発活動作成物品及び作品展】



〈チラシ〉 〈ポスター〉 〈作品展〉

【セーフティライト取り付け、自転車点検】



【地域安全マップ、交通事故防止アピール】



【紀南高校交通安全体験セミナー】



成果と課題

- ・自転車の乗車マナーに関する苦情がなくなった。
- ・交通安全体験セミナーの結果、傘差し運転等がいかにか危険か認識でき、乗車マナーが改善された。
- ・積極的に地域の交通安全活動に参加したことで地域からの信頼が得られた。管内の紀宝警察署長より感謝状が授与された。こうした活動が紀宝警察管内の交通事故の発生が前年に比べ減少したことにつながったとの評価をいただいた。
- ・今後取組をどう継続・発展していくかが課題である。

滋賀県立高島高等学校

副題 ㊦ ㊧ ウ エ オ

学校概要

〒520-1811 滋賀県高島市今津町今津 1936 Tel 0740-22-2002 <http://www.takashima-h.shiga-ec.ed.jp>
大正9年県立今津中学校として設立。敦厚剛毅を校訓として、地域に根ざした特色ある学校を目指して、保護者や地域と連携した教育実践を展開している。本校は琵琶湖の西北部に位置し、福井県境ののどかな田園地帯に存在するが、学校の近くを、交通量の多い国道161号線が走っている環境にある。
学級数25、生徒数980名、教職員数79名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・地域や関係機関と連携を密にした自転車通学指導
- ・持続的・継続的な指導によるマナーアップ

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題を受けて、交通社会人として責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成するため、地域に根ざした学校として、地域や関係機関と連携を密にした交通安全教育活動を推進する。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に教頭、生徒指導主任、生徒指導課交通安全担当、教務課PTA係からなる校内実践研究委員会を開催し、主題・副題に沿った取組の重点、評価項目、方法等を検討したのち、職員会議に提案。6月に交通安全教育実践推進委員会を開催し、その取組内容を提案し、事業計画案の協議決定を得た。9月には再度推進委員会にて活動内容を検討し、学校評議委員会にも活動内容を説明した。随時校内実践研究委員会を開催し、取組状況の評価を行いながら事業展開を行い、12月に事業の成果と課題をまとめた。その内容を書面にて、交通安全教育実践推進委員会に報告し、来年度の取組についての意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【地域や関係機関と連携を密にした自転車通学指導】

10月6日～10月10日に、駅周辺と校門前にて、生徒・教職員・PTA健全育成部・今津町青少年学区民会議・高島警察署と合同で自転車通学指導を実施した。その際、学園祭で制作したのぼり旗を活用した。

生徒は、運動部員有志「おはよう隊」を中心として、あいさつ運動と校内・駅周



辺の自転車駐輪場の整頓・清掃活動を行った。また

教員を中心として、自転車ステッカーの貼付チェックやながら運転の禁止等と呼び掛けた。

【持続的・継続的な指導によるマナーアップ】

課業日は原則毎日、校門付近で教員による立番指導を展開し、身だしなみチェック等とあわせて、自転車通学マナー指導を実施した。7月1日～7月4日には、自転車通学マナーアップのために、校門前2箇所にて立番指導を実施した。本校自転車ステッカーの貼付チェックと、二人乗りステップ金具の除去、ながら運転禁止等の指導を実施した。

10月29日、高島警察署・自転車防犯協会高島支部・自転車商業協同組合(市内自転車店)・高島市土木交通部交通景観政策課に協力を依頼し、1・2年生対象に自転車安全利用講習会を実施した。生徒による自転車安全点検・整備実習や、交通法規や自転車による事故等の実態などに関する講演を行った。当日昼休みには、自転車商業協同組合による、自転車の整備・点検(空気・ブレーキ・スタンドの点検など)を行い、整備不良自転車に対する注意を喚起するとともに、再点検するように指導した。



成果と課題

自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナー習得のための指導が、地域との連携の中で行うことができた。またのぼり旗の制作や、交通標語の募集等を通じて、生徒の意識向上を図ることができた。特に、地元の警察署や防犯協会との関係が構築され、次年度も連携を図りながら継続的に取り組めば、さらにその成果を上げることが期待できる。そのためには、教職員を主体とした継続的な取組に加えて、今後は、生徒の自主的な取組へと発展させることが課題である。

京都府立福知山高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒620-0857 京都府福知山市字土師 650 Tel 0773-27-2151

http://www1.kyoto-be.ne.jp/fukuchiyama-hs/zen.htm

明治34年創立の京都府立第三中学校（後に福知山中学校と改称）が前身。勉学・自律・敬愛を校訓とし、社会に有為な人材の育成に努めている。

学級数18、生徒数715名、教職員数69名。（平成20年5月1日現在）

取組の特徴

- ・中高連携を活用した取組の実施
（交通マナーに関する意識調査）
- ・高校生自身が身近な地域に発信する取組の実施
（啓発ポスターの掲示依頼）

交通安全教育の目標・重点・方針等

生徒の約8割が自転車通学をしているが、登下校に利用する学校正門前の府道は出勤時のラッシュと重なり、交通事故の危険性が非常に高い。

そのような環境の中で、自動車・自転車・歩行者、それぞれゆずり合いの行動を自然な形で取ることで、事故の発生件数を限りなくゼロに近づけたい。

目標達成に向けて、譲り合いに必要な知識や意識を高める一方、地域や関係機関との連携の中で、校門前の交通状況の改善につなげていく。

交通安全教育推進のための学校運営

生徒への意識啓発、生徒自身の交通安全啓発活動への取組、地域への発信、行政等関係機関との連携を、生徒指導部が担当分掌として企画する。

特徴ある取組の概要

【自転車マナーについての学校内外意識調査】

高校生の自転車マナーについて、外部の人（主に中学生やその保護者）がどのように感じているか、また、高校生自身はどのように意識しているか、どの行為についてどのような意識の差があるのかなどを、中学校や保護者の協力を得て検証した。

その結果、携帯電話のながら運転やイヤホン・ヘッドホン着用・歩道の自転車通行について、高校生は大丈夫だと思っている一方、外部の人は危険であると見ていることが分かった。

【自転車マナー啓発ポスターの制作】

この結果を踏まえて、交通安全を啓発するポスターを制作することにより、高校生も含めて多くの人に関心を持ち、交通事情の改善につながると期待できる。

【高校生への啓発活動：講演1：生活委員会学習会】

アンケート結果を各クラスの生活委員を通じて生徒に返し、自転車マナー向上と標語募集を呼び掛けた。生活委員の意識を高めるために、自転車保険を取り扱う業者を招き、訓話を聞いた。

【高校生への啓発活動：講演2：運動部員集会】

生徒への浸透を効果的に図る上で運動部員の存在は大きいこと、また、運動部員が下校する時間帯は交通事故の危険性が高いことに着目し、運動部員集会を持った。運動部員の意識を高めるため、高い競技歴を持ち、文武両道で努力されてきた方を講師として依頼した。また、この集会でポスターの完成披露を行った。

【ポスター掲示の依頼】



ポスターを250枚制作し、生徒会役員が福知山市のホームページ等を調べるなどして、掲示の依頼先を選定した。依頼封筒のあて名書きや直接の手渡しなどを生徒会役員の活動として行い、取組の達成感を高めた。

成果と課題

生徒の自転車事故は減少傾向である。

自転車レーン設置モデル路線が通る学校として、今後とも交通安全を発信する。

京都府立西乙訓高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒617-0845 京都府長岡京市下海印寺西明寺 41 Tel 075-955-2210

<http://www1.kyoto-be.ne.jp/nishiotokuni-hs/>

創立 25 年を迎えた全日制普通科高校であり、進路指導に力を入れている。また、部活動の加入率も高い。ほとんどの生徒が地域住民であり、通学には自転車を利用している。学校は高台にあり、周辺道路はバスも通るなど交通量が多く、狭い道や坂も多い。

学級数 19、生徒数 730 名、教職員数 56 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・自転車通学安全指導
各学期 3 日間登下校時に通学路で指導した。
PTA 役員・警察署・地域自治体・教職員をはじめ、全保護者にも案内し指導にあたった。
- ・自転車安全点検
自転車の安全点検を実施した。
全校一斉に行い、自転車店の方による点検結果を自転車に貼るとともに、保護者あての文書を配布した。

交通安全教育の目標・重点・方針等

本校は、自転車通学生が多いうえに道幅や坂の関係で危険箇所が多く、通学中での交通事故も発生している。生徒に交通法規の遵守や交通マナーについて指導することが生徒の安心・安全には必要である。

生徒が知識として理解することにとどまることなく、安全に運転できる態度実践できる力を育てる。

特に、並列走行の禁止・左側通行の遵守・雨天時の雨がっぱ着用の励行及びイヤホンの禁止や携帯電話操作の禁止などの安全運転の励行について指導する。

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に校長を長とする組織体制を確認し、事業計画を作成した。5 月に、細部にわたる打ち合わせを行い、6 月に第 1 回通学安全指導を実施した。

地域住民・保護者・教職員・PTA 役員の意見を整理し、状況確認及び今後への検討を行った。

9 月に、第 2 回通学安全指導及び自転車点検を実施し、問題点の整理や今後の重点指導項目の検討を行った。

12 月には、保護者と共に通学に関する安全について考える機会を設け、意識の啓発を行った。

また、来年度以降の在り方について検討した。

特徴ある取組の概要

【自転車通学安全指導】

6 月 23・24・25 日及び 9 月 24・25・26 日の登下校時に通学安全指導を実施した。

通学路に立ち、左側通行の遵守や並列走行の禁止について指導した。



教職員・生徒会役員をはじめ PTA 役員・警察署員・交通指導員・地域自治会の役員で指導し、また、保護者にも呼び掛けを行い、延べ 100 名参加で行われた。

【自転車安全点検】



自転車店の方 3 名により全自転車のブレーキ・タイヤ等の安全点検を実施した。点検結果を自転車に張り付けるとともに保護者への連絡を行い、また、著しく傷んでいる自転車については修理するよう指導した。

成果と課題

今回の指導の中で、通学の安全に関する意識付けや、その場での指導による具体性により大いに成果があったと思われる。また、多くの保護者に現状を見てもらった点も非常に良かった。しかし、この点が危険だという意見もいただいております、更なる指導が必要である。

京都府立東稜高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒601-1326 京都府京都市伏見区醍醐新町裏町 25-1 Tel 075-572-2323

<http://www.kyoto-be.ne.jp/touryou-hs/>

昭和 52 年学校設立。社会の変化に対応し、自分で考え、判断・行動し人間らしく生涯を生き抜く「生きる力」を養うことを学校教育目標として、生徒の力を最大限に伸ばす積極的な教育活動を展開している。学校の近くに醍醐三宝院などがあり、千年の歴史の深さと重みを持つ旧奈良街道が走っている。

学級数 27、生徒数 1,027 名、教職員数 76 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・約 5 年前から「傘差し運転」禁止キャンペーンに取り組んでおり、一定の成果を上げている。
- ・毎月 1 週間単位で「自転車交通安全指導」を P T A、地域の交通安全推進委員会及び警察署と連携して取り組んでいる。
- ・下校時自転車マナー実地的訓練を実施した。

- ・京都府山科警察署により「自転車走行可歩道通行」看板を設置した。
- ・交通安全推進委員により、本校駐輪場にてティッシュと反射板を配布した。
- ・校内から生徒を誘導し、生徒の通学路の主要道路や横断歩道に教員、P T A 役員、推進委員、警察署員が立ち、自転車の乗り方と走行指導を実施した。
- ・京都府山科警察署員及び地域交通安全推進委員長より指導、助言、講評を実施した。

交通安全教育の目標・重点・方針等

生徒の約 9 割が自転車通学をしており、本校周辺には、交通量の多い幹線道路や側道が多く、危険性が非常に高い。

幸い大きな事故は発生していないが、地域住民から本校生徒の自転車運転マナーが悪いと苦情を受けている。

自己の安全はもちろんのこと、他の人々に対する思いやりを持った自転車の乗り方をさせる指導に重点を置いている。

交通安全教育推進のための学校運営

自転車走行指導は生徒指導部が中心となり、全教員が取組に参加している。

4 月に自転車に不備がないかを確認した上で、自転車通学許可証(ステッカー)を発行している。更に、毎月 1 週間「交通安全指導週間」を設けており、本校全教員、P T A そして地域の警察署との連携のもと、交通法規の遵守やマナーの向上及び傘差運転の禁止の徹底など粘り強い指導を行っている。

特徴ある取組の概要

【下校時自転車マナー実地的訓練の実施】

参加者 : 「交通安全教育実践地域事業推進委員会」、伏見区交通安全推進委員会連合会、京都府山科警察署、本校教職員、生徒

具体的内容 : 京都府自転車安全利用日に下校時自転車マナー実地的訓練を実施



成果と課題

- ・身近であたり前のように利用している「自転車」が社会生活において、いかに大きな存在であるかという意識につなげることができた。
- ・意識の継続が課題である。
- ・山科警察署や地域交通安全推進委員会との連携を更に深めることができた。

大阪府立阿武野高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒569-1141 大阪府高槻市氷室町3-38-1 Tel 072-693-4670 <http://www.osaka-c.ed.jp/abuno/>
昭和58年設立。「敬愛・愛知・忍耐」を学校教育目標として、地域と連携した教育活動を推進している。「スポーツ専門コース」「福祉専門コース」を設置。また、知的障がいのある生徒の「自立支援コース」を設置している。学校の近くを、交通量の多い国道171号線が走っている。
学級数18、生徒数729名、教職員数81名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

地域の小・中・高等学校と連携した交通安全の取組を実施し、地域と密接なつながりを保ちながら、地域ぐるみの教育力向上を図っている。

交通安全教育の目標・重点・方針等

交通法規の理解・遵守及び交通社会人としての基礎を養う観点から、地域と連携した体験的交通安全教育活動の充実とともに、地域に期待される高校生を具現化する交通安全に関する地域活動を重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

校長・教頭・首席・地域連携担当・生徒指導部長・生徒指導部員からなる校内安全教育推進委員会を催し、取組の重点・評価項目・方法等を検討。(4月)職員会議を経て、交通安全教育推進委員会に今年度の取組を提案。家庭・地域が協力して展開することを決定。同時に本校PTA実行委員会にも説明。(5月)

校内安全教育推進委員会を開催し、取組状況の評価を実施。(7月、9月、10月)また、大阪府教育委員会主催の大阪府高等学校交通安全地域連絡会で取組の成果と課題を発表。(12月)交通安全教育推進委員会です業報告と来年度に向けての意見交換を実施。(1月)

特徴ある取組の概要

【交通安全意識調査及び交通安全講習会の実施】

1年生を対象に、交通ルール・交通マナーに関する意識調査を実施し、生徒の現状を把握した。その調査結果に基づき、高槻警察署の協力のもと、交通指導員による講習会を実施した。

交通ルール・交通マナーに関する基本的な知識を確認するとともに、交通事故の怖さを再確認した。



【交通安全スローガン及び交通安全ポスターの掲出】

生徒会が中心となり、全生徒対象に、交通安全スローガンを募集し、応募された中から、最優秀スローガン1点を選定。そのスローガンを美術部の協力により、縦1m×横2mのボードに描き、校門に掲出した。



美術部員が、交通ルール・交通マナーをテーマにしたポスターを作成し、近隣の交通危険箇所を設置した。

これにより、本校生のみならず、地域全体の交通安全啓発に繋がる取組となった。



【生徒が主体的に活動する交通安全週間の実施】

地域の小学校・高等学校と連携し、近隣の交通危険通学路に定期的に立ち番をし、通学時の交通安全指導を実施した。その際、本校オリジナルの交通安全啓発ティッシュを配付することにより、地域の方々とのコミュニケーションを図るとともに、交通安全に対する意識の向上を図った。

また、朝のあいさつを交わすことにより、さわやかな気持ちで、朝のスタートをきることができた。



成果と課題

- ・地域との交流が深まり、地域として交通安全を推進する機運が高まった。
- ・生徒主体の取組を展開したことにより、交通ルール・交通マナーを遵守する意識が向上した。
- ・課題は、地域を巻き込んだ取組や生徒主体の取組を継続させることである。

大阪府立堺西高等学校

副題  アイウエオ

学校概要

〒590-0141 大阪府堺市南区桃山台 4-16 Tel 072-298-4410 <http://www.osaka-c.ed.jp/sakainishi/>
昭和 54 年学校設立。生徒の自主自律の育成を学校教育目標として、NPO法人化した後援会とPTAの支援を受け、活発な部活動を展開している。また、地域と連携した教育活動も積極的に推進している。
学校は泉北ニュータウンにあり、周辺には交通量の多い道路がある。生徒の9割以上(約850台)が通学に自転車を利用している状況である。
学級数23、生徒数896名、教職員数66名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

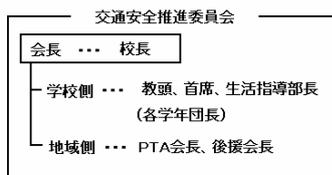
- ・本校独自の交通安全教材の制作と活用
道路交通法の改正に伴う自転車走行に関する正しい知識を普及するための教材を独自に制作した。
- ・交通安全指導のできるリーダーの育成と啓発活動。
- ・生徒の中に自転車指導員のリーダーを育成し、校内での啓発活動を実施した。

交通安全教育の目標・重点・方針等

本校では多くの生徒が自転車で通学していることから、副題として自転車の乗車に必要なマナーの向上をあげ、安全に自転車を利用するために必要な技能及び知識を修得し、道路及び交通の状況に応じて、安全に走行することができるようにすることを目標とした。

交通安全教育推進のための学校運営

年度当初に、交通安全推進委員会を校内に設置した。委員会は、校長、教頭、首席、生活指導部長及びPTA会長、後援会会長、また必要に応じて各学年団長で構成し、交通安全教育活動の立案と実践を行った。



開催実績
(3回)
5月16日
8月1日
9月5日

4月の始業式には全校生徒に3ない運動等の説明、6月の交通安全週間には、PTAと教員・生徒会役員による交通安全指導と全校生徒対象の講習の実施、9月の生徒リーダーによる交通マナー向上の呼び掛け、11月には二輪車等の運転免許を取得した生徒対象の安全運転講習会、12月には独自のテキストを用いた交通安全学習会を実施することとした。また、8月の学校協議会において、本活動について外部委員から助言を得た。

特徴ある取組の概要

【本校独自の交通安全教材の制作と活用】

監視庁等のホームページを利用して(該当サイトの承諾を得ている)、高校生向けに本

校独自の教材テキストを制作した。これを基に、全学年のホームルーム活動で交通安全学習に取り組んだ。授業を受けた生徒からは、分かりやすいテキストという評価が得られた。



た。

現在、堺西高校のホームページにリンクしており、随時ダウンロードできる。A4版5ページ。

【生徒リーダー(自転車指導員)による啓発活動】

平成20年3月に大阪府警察本部の交通安全講習を受けた生徒会役員が所轄警察署から自転車指導員の認定を受けた。この自転車指導員がリーダーとなり、校内での交通安全マナー向上の活動を実施。登校時、全生徒に対して、自転車走行での左側走行、二人乗りの禁止などのほか、駐輪のマナー向上の声掛け運動を行った。



成果と課題

本校生向けに独自の交通安全教材を制作し、活用できた成果は大きい。今後、指導案の検討も含め、より充実した教材にしたい。

課題としては、リーダー生徒への自転車指導員の認定を府立高校で広め、交通安全教育での自主的な生徒活動を推進する体制が必要である。

兵庫県立川西明峰高等学校

副題 (ア) イ (ウ) (エ) オ

学校概要

〒666-0006 兵庫県川西市萩原台西 2-324 Tel 072-757-8826

<http://www.hyogo-c.ed.jp/~meiho-hs/index.html>

昭和 51 年学校設立。生徒の個性や能力に対応した教育を目標としている。川西市街と北摂の連山を控える丘陵の上に位置している。学校近くを交通量が多い県道 12 号線が走っている。

学級数 18、生徒数 695 名、教職員数 55 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得
- ・交通事故発生時の応急手当等の対処方法及び事故発生時の責任や事故に伴う補償に関する理解

交通安全教育の目標・重点・方針等

交通法規を理解し、自転車運転に関する知識を習得し、登下校時の自転車運転マナーの向上を図ること、加害事故を引き起こした時に問われる責任及び補償に関する理解を深めること、さらに生徒が事故に遭遇した時の対処の仕方を学ぶことを目標とする。

交通安全教育推進のための学校運営

校長、教頭、生徒指導部専任 4 名、学年生徒指導係 6 名からなる交通安全教育推進委員会を開催し、生徒指導部が中心となって主題・副題に沿った研究の企画及び運営を行うことを決定し、職員会議で報告を行った。PTA にも協力を要請し、地域、家庭、学校が協力して交通安全教育を推進することとした。生徒指導部が講演会、講習会等の企画及びアンケート調査の分析及び課題の検討を行い、取組のまとめを交通安全教育推進委員会に報告し、来年度からの取組について意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【生徒による交通安全指導】

生徒会執行部とクラスの風紀委員が、通学路沿いで PTA と共に交通安全意識の高揚を図った。生徒会が考案した交通標語を記した上着を着用し、のぼり旗を持った。



【生徒による交通安全マップの作成】

全校生徒に学校周辺の地図を配布し、自転車に乗っていて危険を感じた場所を記入させ、1 枚の地図

にまとめ、生徒昇降口に掲示した。さらに、全校集会で危険と考えられる状況を説明した。

【教科の中でのディベート】

3 年生の国語表現の授業で「自転車に運転免許証は必要か」というテーマでディベートを行った。

【自転車運転中における加害事故に関する学習】

兵庫県交通事故相談所へ行き、担当者から自転車加害事故に関する判例の説明を受け、全校集会で責任の所在や賠償金の額等についての概要を説明した。また、外部から講師を招き、加害事故を引き起こした際のより詳細な説明を聞いた。

【AED の使用方法に関する学習】

11 月に 1 年生の保健の授業内で、クラスごとに AED の使用方法の講習を行った。またトレーニング用 AED を用意し、1 年生の全生徒が実際に操作を体験した。2・3 年生に対しては放課後保健委員を集め、使用方法の講習後、実習を行った。



成果と課題

- ・自転車が車両の一種であるという意識が深まり、事故に遭わない、起こさないという意識が強まった。
- ・AED を使用した心肺蘇生法を学習することにより、万一の時の準備ができた。
- ・自転車乗車時の交通ルールの理解が高まり、自転車乗車マナーの向上がみられ、地域からも高く評価された。
- ・視覚的に危険地点を確認することができ、有効な危険予測の指導ができた。
- ・交通安全に関する取組を継続することにより、意識の高揚を図り続ける必要性を確認した。

和歌山県立和歌山商業高等学校

副題 ア ① ウ エ オ

学校概要

〒640-8272 和歌山県和歌山市砂山南 3-3-94 Tel 073-424-2446

<http://www.wakayama-ch.wakayama-c.ed.jp/>

明治 37 年学校設立。「自他の敬愛と協力のもとに人格の完成、広く社会の福祉に貢献し得る有能な産業人を育成」を学校教育方針として、地域と連携した教育活動を推進している。学校の近くを交通量の多い国道 42 号線が走っている環境にある。

学級数 27、生徒数 1,073 名、教職員数 97 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・危険予測トレーニングを行うとともに、生徒それぞれが危険な状況の分析を行い、事故に巻き込まれないように考える力を身に付ける。また友達との意見交換による問題意識の共有により、他の運転者の考え方の違い等を知る。

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題を受けて、毎朝の通学指導時に自転車をより安全に運転するために注意を喚起することにより、地域から信頼・期待される高校生を具現化する交通安全に関する教育を重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に校長・教頭・生活指導部からなる校内推進委員会を開催し、主題・副題に沿った取組の重点・方法等を検討した後、職員会議に提案。1 月に校内推進委員会による自己評価を行うとともに、次年度の取組について意見交換を行った。また所轄の和歌山西警察署との自転車運転マナー等の情報交換を行った。

特徴ある取組の概要

- ・生徒の登下校時の交通安全指導において、和歌山西警察署とも連絡を取り合い、自転車運転中の携帯電話の利用についての指導を行った。学校においてもホームルーム活動等を利用し生徒達に運転バランスを崩す「前が見えない」「前を見ない」運転の危険性について継続的に指導を行った。
- ・6 月施行の改正道路交通法を生徒へ伝達。ホームルーム活動を利用して担任から改正道路交通法、特に自転車に関連する内容は各クラスへプリントを配布して、具体的に説明を行った。
- ・1 年生の情報処理の授業を利用して、映像を見ながら生徒に考える時間を与えそれぞれの場面の危険を感じさせる。「信号のある交差点」「渋滞する三叉路」「携帯電話を使用しながらの運転」「商店街」などそ

れぞれのシチュエーションに対して生徒の反応は、与えられた情報から比較的正確な危険予測ができていたが、あくまでも自転車の目線によるものであり停車している自動車の陰に隠れる反対車線の自動車や歩行者に気付くことはなかなか難しいようであった。また自転車が車両であることの知識はあるが実際の場面において行動につながらない様子も見られた。継続してトレーニングを積む必要を感じた。

・高校生の交通安全教育資料「Safety Action」の活用。「自転車は歩行者？それとも車両？」を利用して事故の際に発生する過失割合について問題形式で指導を行った。誰もが事故を体験する可能性がありその際状況により過失の割合が変化することを説明するとともに、高校生も加害者になり責任が発生することを説明した。

・和歌山県教育庁学校教育局健康体育課、指導主事による講話。指導主事は平成 20 年 4 月に和歌山県警察署から出向、その経験に基づき自転車利用時に発生する可能性がある事故について説明した。中でも最近目立ってきている携帯電話を使用しながらの運転について、その問題点・危険性・責任については生徒に問い掛けながら詳しく説明した。また指導主事は自らも自転車で通勤されていることから、ご自身が利用されているヘルメットを生徒たちに見せる場面もあり、安全への気配りの大切さについても伝えた。



成果と課題

危険予測力が向上するとともに意見交換による知識の向上などがみられたが、継続する必要性を感じた。

島根県立出雲工業高等学校

副題 ア イ ウ エ オ

学校概要

〒693-0022 島根県出雲市上塩冶町 420 Tel 0853-21-3131 <http://www.shimanet.ed.jp/izuko/>

昭和 19 年島根県立今市商業学校より今市工業学校に転換、幾多の変遷を経て昭和 37 年島根県立出雲工業高等学校として開校し、現在に至っている。生徒のほとんどが地元出雲市及び簸川郡の出身で、7割を超す生徒が自転車通学をしている。学級数 14、生徒数 549 名、教職員数 66 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・本校生徒が遭遇した交通事故マップを作成し、通学路上の危険箇所を認識させ、安全な通学への情報を提供する。
- ・生徒が近隣の幼稚園へ出向いて、園児を対象に交通安全教室を開催し、交通安全意識の高揚を図る。

交通安全教育の目標・重点・方針等

本校では7割を超す生徒が自転車通学をしており、地域の交通社会人であることを自覚させ、自己の安全はもとより、他の人々や地域・社会の交通安全に貢献できる健全な高校生の育成を目標とする。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に生徒交通安全委員会を開催し今年度の活動計画を立案した後、5月の生徒総会で承認される。主な活動内容は、年2回の自転車点検と年間約60回に及ぶ登下校時の交通安全街頭指導、交通安全ポスターの募集・展示である。9月には、家庭クラブと連携し近隣の幼稚園で交通安全教室を開催した。

また、生徒指導部より生徒指導部通信を随時発行し、交通安全に関する注意・情報提供をした。10月に交通事故マップを作成し、生徒昇降口に掲示、12月には外部講師を招き生徒対象に交通事故とその責任というテーマで交通安全講習会を実施した。

6、11月の地区高等学校生徒指導協議会で、各校の交通安全の状況・取組について意見交換を行なった。

特徴ある取組の概要

【交通事故マップの作成】

過去3年間に本校生徒が遭遇した交通事故マップを作成した。全23件中22件が自転車と車との接触事故であり、残りの1件は自転車同士の衝突事故であった。

本校から最寄のJR出雲市駅まで約2kmあるが、写真1のように危険箇所が1箇所に集中する結果となっている。最近この間の道路整備・拡張が急速に進み、自動車通行量が大幅に増加したと併せて見通しの悪い小さな路地がいくつもあるためと思われる。

この交通事故マップを生徒昇降口に掲示するとともに、生徒指導部発行の生徒指導部通信の記事を載せ、生徒に情報を提供するとともに注意を喚起した。事故防止対策として、この箇所の通学時の街頭指導の強化、地元警察署・ボランティアへのパトロールの依頼およびいろいろな場面を活用して繰り返し生徒への情報提供と注意喚起等を行っている。



写真1

【幼稚園での交通安全教室の開催】

本校の家庭クラブは、毎年近隣の幼稚園と交流学习を行っており、園児交流を体験している。今年度は交通安全委員会と連携し、そのテーマとして交通安全を取り上げた。園児に分かりやすい紙芝居を作成し、9月25日に幼稚園へ出向いて交通安全教室を実施した。



写真2

生徒の手で紙芝居を作成することにより、交通ルールや交通マナーを生徒自らが勉強し、交通安全の意識を高める効果が大いにあった。また、それを園児に還元することによって地域への貢献を実感できる交通安全教育活動であった。

成果と課題

学校側からの働き掛けや生徒自らの活動により、交通安全に関する意識はかなり向上し、交通事故件数も平成19年度11件から平成20年度5件と減少した。ただし、雨天時の傘差し運転など交通マナーの悪さは皆無ではない。来年度は更に生徒が主体性を持った運動に発展させたい。

岡山県立鴨方高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒719-0243 岡山県浅口市鴨方町鴨方 819 Tel 0865-44-2158 <http://www.kamokou.jp/>

本校は、平成 19 年度に創立 100 周年を迎えた歴史を持つ伝統校である。教育改革が叫ばれる中で、平成 8 年度に岡山県で初めての総合学科を開設した。J R 沿線に立地しているため、幅広い地域から生徒が通学している。本校への自転車通学生は約 4 割であるが、J R 通学生の最寄駅までの自転車利用を含めると、全体生徒の 8 割以上が通学で自転車を利用している。

学級数 12、生徒数 451 名、教職員数 47 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・自動車学校と連携した交通安全指導
- ・「交通の日」の設定と交通委員会の活発化

交通安全教育の目標・重点・方針等

- ホームルーム活動を利用した交通安全教育の徹底
 - ・自転車の乗り方や交通マナーについての講義の開講（1・2年生）
 - ・交通安全における危険予測・危険回避能力を高めるための講座の開講（2年生）
 - ・交通安全教室、免許取得講座の開講（3年生）
- 自転車の定期的な整備点検の実施
- 交通安全街頭指導の徹底

交通安全教育推進のための学校運営

- 交通安全教育推進委員会の設置
委員長：教頭
委員：事務長、生徒課長、教務課長、総務課長、交通係主任
外部委員として P T A 役員、学校評議委員、地元警察署、岡山県教育委員会
- <開催時期> 5月中旬
- <協議内容>
 - ・交通安全教育ホームルーム活動の充実について
 - ・地域連携による交通安全教育の推進について
 - ・交通委員会の年間計画についてなど
- <活動目標>
 - ・生徒の交通安全意識と規範意識の高揚に努める。
 - ・自動車学校、地域の小中学校、市教育委員会、交通安全対策協議会などとの連携により交通安全の推進に努める。

特徴ある取組の概要

【自動車学校と連携した交通安全指導】

11 月 19 日に、1 年生を対象とした「交通ホームルーム活動」を行い、自動車教習所の方を講師に迎え、自転車の正しい乗り方、点検箇所、交通事故を起こした際の対応方法等、道路交通法改正のポイントを踏まえ講義を実施した。また、実際に学校周辺での自転車乗車の状況等をビデオで撮影したものを

基に説明するなど、身近な交通状況を取り上げた講義は生徒にとっても説得力があった。さらに、視覚の不確かさを学ばせるため、目が錯覚を起こしやすい図や絵などを用いて、事故発生メカニズムについて科学的に学ぶことができた。講義後にはクイズも行われ、学んだことを復習することで知識の定着が図られるなど、充実した内容の講義であった。

【「交通の日」の設定と交通委員会の活性化】

毎月 2 と 5 の付く日を「交通の日」と設定し、交通委員会の活動をした。主には交通立ち番という名で、交通委員の生徒と教職員で、学校周辺 3 箇所と校門で交通安全を呼び掛けた。校門では交通安全のぼり旗を設置して、生徒のみでなく地域の方々にも交通事故防止を呼び掛けた。終了後には、その日のうちにアンケート調査を行い、このアンケートをまとめて文化祭で展示した。

全校生徒対象にヒヤリ・ハットのアンケートをとり、玉島警察署からの本校周辺の事故現場の地図を参考にし、「地域の交通安全マップ」を作成した。マップは各クラスに掲示するとともに、模造紙に書いたマップを校内に掲示して、通学路の危険箇所を知らせ、交通安全の啓発を行った。

成果と課題

普段から指導している教員ではなく、地元自動車教習所の方に専門的な立場から講義をしてもらうことで、論理的・科学的な知識を基に交通安全を学ぶことができた。

「交通の日」の設定、「地域の交通安全マップ」の作成等で、交通委員会の活動は活発になり、生徒の交通安全に対する意識も向上した。

他にも地域と連携して街頭啓発活動をし、地域メディア等で地域にも交通安全を訴えることにより、地域全体での交通安全意識の高揚に効果があった。

今回で高まった交通安全意識を日々の教育活動によって継続していかなければならない。また、P T A や中学校との連携ができなかったので、今後、地域、保護者一体となった交通安全指導について模索していきたい。今回の事業で築いた地域との連携の輪を更に大きなものにしていくことが重要である。

山口県立宇部中央高等学校

副題 アイウエ オ

学校概要

〒755-0039 山口県宇部市東梶返4-10-30 Tel 0836-21-7266 <http://www.ubechuo-h.ysn21.jp/kyouiku>
昭和37年学校設立。平成14年度より単位制普通科高校へ改編し、生徒の多様な進路希望に対応した教育活動を推進している。学校は宇部市の中心に位置し、学校付近の道路は交通量も多い。

学級数(全日制15 定時制4)、生徒数(全日制594名 定時制47名)、教職員数71名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- 各クラスから1名交通委員を選出し、本事業の各活動において中心的な役割を与え、生徒主体の活動となるよう心掛けた。
- 警察署、交通安全協会と連携を図り、効果的な交通安全教育の手法を開発するとともに、報道機関を活用し地域への情報発信に努めた。

交通安全教育の目標・重点・方針等

これまで生徒指導の一環として行ってきた交通安全指導から生徒主体の交通安全学習に転換を図るために、学校教育活動の各領域で生徒自身に具体的な体験、活動を経験させる。活動を通じて交通安全に対する意識が自分たちの命、他者の命を守る上で大切であることを理解させ、危険予測能力・危険回避能力を身に付けさせる。また、近い将来、自動車の運転に携わる若者に交通社会人として必要な資質(道徳心・モラル)を身に付けさせる。

交通安全教育推進のための学校運営

平成19年3月末に当事業を実施するにあたり生徒指導課において主題・副題に沿った取組の重点目標とその方法を企画検討した後、平成20年4月の職員会議に提案。5月にPTA評議委員会において事業内容を説明するとともに、宇部警察署・宇部交通安全協会にも具体的な活動内容を提示し、家庭・地域が協力して行っていくことを確認する。7月に交通安全教育推進委員会を開催し、取組状況の報告と評価を行い、関係機関から今後の活動について助言を受けた。12月に保護者、生徒、教職員へアンケート調査を実施し、当事業の活動成果と課題をまとめ、12月の交通安全教育推進委員会に報告し、来年度以降の取組について意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【自転車安全運転競技会】

「交通安全子供自転車山口県大会」を模して文化祭の企画として実施した。

①筆記テスト(交通法規・道路標識・安全な乗車方法)

1週間前から教室に出題内容に関するプリントを掲示し、事前の意識付けを行い、文化祭前日に

60問のテストを実施。生徒の交通安全に対する知識の理解度を確認した。採点は交通委員が行い、各クラスの平均点を算出した。

②実技テスト

県の大会で使用する「技能走行テストコース」を文化祭当日に校内に設営し、クラスの代表生徒2名に走行させた。

交通委員が採点基準に基づき審査し、前日の筆記テストのクラス平均点と合計して優秀クラスを表彰した。



【保育実習での紙芝居上演】

3年生対象に家庭科で開設している「発達と保育」において夏休みに近隣の保育園や幼稚園で保育実習を行う際に交通安全を呼び掛ける自作の紙芝居を上演した。普段は教育を与えられる側でしかない生徒がこの機会に園児達に対して、大切なことを伝えるために、様々な工夫をし、試行錯誤する体験を積むことで、自分たちの交通安全に対する意識を高めた。



【KYT学習(危険予知トレーニング)】

夏休みに教職員を対象にKYT学習の進め方に関する校内研修会を開き、指導者に共通理解を持たせた。2学期のホームルーム活動において担任教諭の指導のもと、示された前景図に潜む危険を予測し回避する方法を生徒に考えさせた。



成果と課題

昨年度17件あった交通事故を今年度は6件に減少できた。生徒に実施したアンケートからも交通安全に対する意識が向上した生徒が多数を占めることが分かった。しかしながら、甘い考えから危険行為を犯してしまう傾向がある生徒も約20%おりモラルの向上と規範意識を育てる継続的な指導が今後も必要である。

徳島県立小松島西高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒773-0015 徳島県小松島市中田町字原ノ下 28-1 Tel 0885-32-0129

http://www.komatsushimanishi-hs.tokushima-ec.ed.jp/

昭和 26 年に徳島県中央高校として発足。昭和 31 年に現在の小松島西校等学校と改称。商業科、食物科、生活文化科、福祉科を有する専門高校である。

学級数 18、生徒数 607 名、教職員数 74 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・生徒総会で「交通安全決議文」を策定し、学校全体の取組として交通安全の意識を高める。
- ・生徒会役員及び運動部活動部員を中心として、日常の自転車交通マナーを見直し、生徒主体の活動として交通マナーの向上を目指す。



生徒総会による「交通安全決議文」

交通安全教育の目標・重点・方針等

生徒の安全意識を高め、将来自動車を運転する立場になる生徒が、交通社会人としての責任を自覚し、自ら交通ルールや交通マナーを守ることで、交通事故ゼロを目指す教育の実践を図る。

- (1) 生徒主体の取組の推進
- (2) 交通ルールや交通マナーの意識向上・知識取得
- (3) 家庭や地域関係諸機関との連携による交通安全事業の推進

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に校内の生徒指導課・特別活動課を中心とし、生徒が主体となる「松西アクティブセーフティー (MAS)」を立ち上げ、交通マナーの向上を目指す活動に取り組むことを確認した。5 月に P T A 総会で事業内容を報告し、6 月には近隣高等学校 2 校と小松島警察署・小松島市青少年健全育成センター等からなる、生徒指導連絡協議会で本校の事業を説明し、各関係機関と連携を取りながら活動することを提案し了承を得た。

特徴ある取組の概要

- 【「松西アクティブセーフティー」通称 (MAS)】
生徒会役員・運動部活動部員・生徒有志ら約 40

名で、「松西アクティブセーフティー」(MAS) を結成し、自転車の安全運転や交通ルール・交通マナーの遵守について呼び掛けを行った。

【「MAS」街頭キャンペーンによる啓発活動】

本校生活文化科の生徒がデザインしたロゴマークを付けた「のぼり」「はっぴ」を使用し、登校時の通学路や自転車置き場で、あいさつ運動を兼ねた自転車の安全運転と運転マナー向上の呼び掛けを、地元警察署と連携して行った。

また、自転車置き場で登校に使用している自転車をチェックし、不備がある場合は改善するよう喚起した。

【部活動ランニング時の声掛けや道路状況の把握】

活動が活発な本校運動部活動部員が、校外にランニング等に出るときには、下校時の自転車生徒の運転マナーに注意し、運転マナーの悪い生徒には声掛けを行い改善を求めた。

また、通学道路の状況や歩道の破損等がある場合は「MAS」全体で把握し、各ホームルームに連絡をして全生徒に周知できるようにした。



「MAS」街頭キャンペーン

成果と課題

- ・今回の取組が、結果的に生徒の学校生活全般への意識向上につながったことが一番の成果となった。
朝の遅刻総数 : 前年度比 2.5%減
小松島警察署による自転車の交通違反者数 : 前年度比 55.4%減
- ・生徒主体活動の姿勢をより充実したものになるようにし、交通安全の意識が、生徒同士で共有できるような活動を目指す。

香川県立高松西高等学校

副題 アイウエ オ

学校概要

〒761-8025 香川県高松市鬼無町山口 257-1 Tel 087-882-6411 <http://www.kagawa-edu.jp/twesth01/>
昭和 52 年 (1977 年) 4 月創立。ほとんどの生徒が大学進学を目指し、部活動入部率も 84.6%と高く、文武両道の精神を持つ県下屈指の進学校としての地位を確立している。
学級数 21、生徒数 837 名、教職員数 66 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ～事故を未然に防ぐ意識の向上を目指して～
- ・学年ごとのメンタルトレーニング
 - ・交通標語の募集及び横断幕の作成

交通安全教育の目標・重点・方針等

特別活動及び総合的な学習の時間を活用し、メンタル面の指導を行い、交通事故を誘発する要因としての心身の健康問題を生徒自らに考えさせ、事故を未然に防ごうとする意識を高める指導に重点を置く。

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に教頭、生徒指導部、保健部、各学年主任からなる交通安全教育推進委員会を設置。今年度の取組を検討した後に職員会議において提案し、本事業を香川県警察本部、高松北警察署、鬼無駐在所、鬼無地区交通安全母の会、PTA 等関係各機関の協力を得ながら推進していくことを決定した。11 月に交通安全に関する意識の変化についてアンケート調査を実施し、評価を行うとともに、学校保健委員会において生徒が発表し、学校医、PTA の代表者と意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【学年ごとのメンタルトレーニング】

交通事故の発生状況を分析すると、毎年 1 年生が全体の過半数を占め、2 年生は、2 学期の事故件数が多いといった特徴が見られる。事故を誘発する要因を学年ごとに考える機会を設けるため、四国学院大学の浜田知美氏を講師として招き、「ストレスマネジメントから考える交通安全」と題してホームルーム活動の時間を活用し、学年ごとにメンタルトレーニングを行った。生徒は、自らの学年次に存在する危険性を認識し、ストレスと交通事故の関係を理解するとともに、ストレスマネジメントの必要性を学習



することができた。

【交通標語の募集及び横断幕の作成】

全校生徒を対象に交通安全・交通マナーの意識向上を促す標語を募集し、応募作品の中から選定した標語の横断幕を作成し、自転車置き場に掲示した。

最優秀作品として「盆栽も交通マナーも日本一」が選ばれた。盆栽の町として有名な鬼無町に位置する本校に通う生徒の交通マナーも日本一を目指したい、との願いが込められている。



交通安全週間には、交通委員が横断幕を持ち、登校する生徒への呼び掛けを行った。

【交通安全に関する講演会の開催】

9 月に行われている生徒指導講座において、弁護士を招き、「高校生とともに交通安全を考える」と題して講演会を行った。弁護士としての豊富な経験を基に、命の大切さや交通事故の悲惨さを生徒に訴えかける内容で交通安全に関する意識を高めることができた。



成果と課題

交通事故防止に関する意識の向上を目指し取り組んできたが、残念ながら事故件数の減少には至っていない。しかし、地域住民や警察署と連携した取組により交通安全に対する意識を高めることができ、登下校時の交通マナーも以前と比べると改善されていると感じられ、外部からの苦情も減少している。

ショートホームルームの交通安全学習に加え、ホームルーム活動の時間を活用して学年ごとに問題点を浮き彫りにした指導を試みたが、やはり 1 年生の事故件数が過半数を超えており、今後は 1 年生が事故に遭わないような指導や取組を検討し実行していく必要がある。

愛媛県立東予高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒799-1371 愛媛県西条市周布 650 Tel 0898-64-2119 <http://toyo-h.esnet.ed.jp/>
昭和 37 年学校設立、平成 13 年に東予高校と校名改称。「創造的で心豊かな人間の育成」を教育目標とし、地域と連携した教育活動を推進している。平成 13 年、学校の西側に今治小松自動車道東予丹原 I C が開通し交通体系が変化した。
学級数 12、生徒数 317 名、教職員 55 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・交通マナーアップクラブを中心とした活動実践
- ・中学、高等学校及び関係機関と連携した活動実践

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題の設定を受けて、生徒が良識ある交通社会人となるため、交通マナーアップクラブの機能化を図り、生徒自らの活動を通じて安全意識を高めさせ、交通ルールや交通マナーを遵守する実践力を養うことを目標とした。

交通安全教育推進のための学校運営

4月に教頭、事務長、生徒課、特活課等からなる交通安全推進委員会を開催し、主題・副題に沿った取組内容や方法等を検討した後、職員会に提案。6月に、全校生徒、PTA実行委員会、西条市中高生徒指導連絡会等に今年度の取組を提案し、活動への協力を要請。9月に推進委員会等を開催し、活動の在り方を再検討。12月に交通安全教室にて全校生徒と教職員に活動の成果を報告し、西条西警察署交通課から指導講評をしてもらった。また、同月、交通安全推進委員会を開催し、来年度の取組について意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【体験型自転車安全教室の実施】

① J R 壬生川駅前自転車道の安全検証

交通環境整備のモデル地区に J R 壬生川駅前「平和通」が選ばれ、自転車専用レーンが設置された。西条西警察署交通課の指導のもと、自転車専用レーンの安全な走行方法を学び、効果や課題を検証した。



② 自転車安全運転教室

自動車教習所の協力を得て、教習コースを使った自転車の安全走行教習や教習車両に乗車して自転車通学生の下校の様子を観察し、その中に潜む事故の危険性や問題点を検証した。

【生徒の意識・行動の変容のために】

① 交通安全ポスターの作成

各クラスの交通マナーアップクラブ委員が考えた標語を交通安全ポスターにして校内に掲示した。

② 交通安全教室の実施

西条西警察署交通課の指導で平成 20 年 6 月に改正された「道路交通法」について学んだ。また、交通マナーアップクラブが本年度の活動報告を行った。

③ 交通安全を内容としたホームルーム活動の実施

自転車の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るためのホームルーム活動を実施。また、指導教材として「ホームルーム活動資料集」を作成した。

【中高連携と安全な社会づくり】

① 自転車交通マナーアップ運動

西条西(旧東周)地区や西条(旧西条)地区の中学校や高等学校、西条西・西条警察署等へ働きかけ、7月、9月、11月に合同登校指導を実施した。

② 事故防止を呼び掛ける警告板の設置

多発する正門前での交通事故を防止するため、注意を喚起する警告板を製作。全校生徒にアイデアスケッチを募集し、美術部員が制作。工業科の生徒が警告板を固定するコンクリート台を製作した。

③ 成果の普及

西条西地区交通マナーアップクラブ会議の中で本研究活動の成果を報告。さらに、隣接する西条・今治地区高等学校交通マナーアップクラブ等へも成果の普及活動を行いたい。

成果と課題

本研究活動を通じて、交通マナーアップクラブが機能化し、部活動や工業科との連携・協力を図ることで学校全体の取組とすることができた。さらに、近隣の中学や高校へと活動の輪を広げることができ、地域生徒の安全意識の高揚につながる活動となった。

今後の課題として、生徒の確かな行動実践に向けた安全教育を進めていく必要がある。

高知県立窪川高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒786-0012 高知県高岡郡四万十町北琴平町 6-1 Tel 0880-22-1215

<http://www.kochinet.ed.jp/kubokawa-h/>

昭和 17 年開校。品性の涵養、真理の探究、勤労の愛好を学校教育目標に地域に密着した教育活動を推進している。清流四万十川中流に位置している。

学級数 5、生徒数 123 名、教職員数 30 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・自動車学校と連携した交通安全教室開催
- ・関係機関と連携した交通安全教育の実施

交通安全教育の目標・重点・方針等

本校は高知県の中山間地域に位置し、公共交通機関の便も高知市内に比べて悪いこともあり、本校では原動機付自転車の免許取得を保護者の責任において通学生徒以外でも取得を認めている。

「無事故・無違反」を指導目標とし、指導方針は、交通法規を遵守し安全運転を心掛けるように指導し、交通違反や事故があった場合は速やかに生徒指導部に届け出るように指導している。

交通安全教育推進のための学校運営

生徒指導部に交通担当を置き、関係機関等と連絡を取りながら安全教育を推進している。四万十町少年補導センターと合同で朝の登校指導を兼ねた街頭指導も定期的実施し、交通安全意識の高揚を図っている。

また、原動機付自転車の免許取得に関しては、必ず保護者同伴の免許取得説明会を実施し、家庭にも学校の指導方針を理解した上で、協力を要請している。

特徴のある取組の概要

【自動車教習所協力による交通安全教室開催(平成 20 年 6 月 26 日)】

本校の 1 年生 32 名と引率教員 3 名を対象に自転車を利用する上で守るべき交通法規と自転車の危険性を体験させ、自転車の安全で正しい利用を促すため、自動車教習所を会場に交通安全教室を開催した。実施内容の詳細については以下のとおり。

1. 自転車における傘差し運転や携帯電話使用の危険について
 - ①一本橋(平均台)を傘差し運転で渡り、バランスを取ることに難しさや運転時の視点が安定しないことを体感した。
 - ②見通しの悪い交差点で携帯電話をかけながら通過し、飛び出し時ブレーキ操作と不安定性さを体験した。
 - ③狭い場所での自転車の不安定さと操作の難しさを体験した。

これらの体験では、傘を差した場合は、視野が狭くなり、携帯電話使用は他の交通に対する注意が散漫になり重大事故を引起す可能性があることを確認した。



〔携帯電話使用では〕

〔狭い場所では〕

2. 交差点における事故の形態等について(巻き込み事故や車からの死角等)

- ①大型車の横に原動機付自転車を並べて運転席に生徒が実際に乗車し、運転席からの死角を確認した。



- ②自動車教習所職員が大型車を実際に左折させて、自転車等の巻き込み事故を再現し、車両の内輪差を理解し、巻き込み事故の危険性を認識した。



3. 自動車教習所職員による右直事故の再現

実際に起こりやすい交差点での右直事故を再現し、危険性を認識した。

成果と課題

傘差し運転や携帯電話利用など自転車運転の危険性、大型車の巻き込み事故など、事故に直結してもおかしくない事項を講義形式でなく実際に生徒自身が体験できたことは、交通安全意識の高揚からも大きな成果といえる。

課題としては、この 1 年間で生徒の交通マナーが向上したかといえば、携帯電話を使用しながら自転車に乗っている生徒がまだいるなど、必ずしも十分とはいえない。この事業を通じて見えてきた、このような問題点を来年度以降、少しでも改善し、交通安全教育を継続・推進していくことが大きな課題になる。

福岡県立浮羽究真館高等学校

副題 ア ㊦ ウ エ オ

学校概要

〒839-1342 福岡県うきは市吉井町生葉 658 Tel 0943-75-3899 <http://kyushin.fku.ed.jp/>
平成 17 年学校設立。知・徳・体の調和のとれた人格の育成を教育目標として、地域や保護者の連携のもと教育活動を推進している。学校の近くに国道 210 号線が走っている環境にある。
学級数 20、生徒数 763 名、教職員数 68 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・自転車安全運転アドバイザーの育成
- ・生徒会と警察署との連携

交通安全教育の目標・重点・方針等

本校において、自転車通学生の事故が増加傾向にある。交通事故防止に向け、日常における安全運転に必要な知識や、運転機能を高めるために警察署や自動車教習所、保護者の協力を得ながら指導にあたり、交通安全の意識の高揚や交通ルールを遵守する社会人の育成を図る。

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に教頭、事務長、生徒指導主事、保健主事、学年主任からなる校内交通安全委員会を開催し、主題・副題に沿った取組の重点、評価項目・方法等を検討した。5 月に職員会議で今年度の取組を提案し、その内容を P T A 役員会に協力依頼した。7 月に保護者に学校通信を配付し、道路交通法の改正を含む交通安全の徹底を行った。また、交通安全実践地域推進委員会を開催し、これまでの成果と今後の課題について検討した。9 月に校内交通安全委員会を開催し取組状況の評価を行った。12 月交通安全実践地域推進委員会を開催し、これまでの取組の反省を行い、今後の取組について検討した。

特徴ある取組の概要

【自転車安全運転アドバイザーの育成】

平成 20 年、うきは警察署で警察署長から生徒 14 名、P T A 代表 3 名、学校職員 3 名が、自転車安全運転アドバイザーの委嘱を受けた。内容の主なものとしては、

- 自転車乗用マナーの遵守を浸透させること
- 定期的に校門周辺での自転車安全乗用の街頭指導を実施すること
- 自転車乗用違反を発見した場合、その場でアドバイスすること

である。自転車安全運転アドバイザーを中心として、街頭指導を定期的に計画し、生徒・保護者・教職員で学校周辺の指導を行った。



【生徒会と警察署との連携】

うきは警察署で定期的に警察と生徒会の会議や研修会を実施し、交通事故の現状や地域における事故の特徴を学習した。警察署や保護者の協力のもと、会議や研修会を踏まえ、生徒会主体で一月に 1 週間程街頭指導を実施した。



成果と課題

定期的な街頭指導により、自転車での一時停止の徹底や自転車での右側通行の減少など生徒の交通ルールを守る意識が高まった。それにより、自転車の交通事故も減少している。今後は自転車交通安全アドバイザーの活動を学校内だけでなく、地域へと広げていくことが課題である。

佐賀県立佐賀工業高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒840-0841 佐賀県佐賀市緑小路1-1 Tel 0952-24-4356 <http://www3.saga-ed.jp/edq10027/>
明治31年学校設立。至誠剛健を校訓として、工夫創造・協力実践を通して物作りを通じた教育活動を推進している。学校は佐賀駅に近く、市街地向けの車が多い「新栄通り」に面しており、大半の生徒は自転車で通学している。
学級数21、生徒数827名、教職員数86名。(平成20年5月1日現在)

取組の特徴

- ・現状観察・指導による生徒の意識・行動の変容
- ・周辺住民との交流・連携と安全な社会づくり

交通安全教育の目標・重点・方針等

主題・副題を受けて交通法規の遵守と交通社会人としての基礎を養う観点から、地域と連携した経験的交通安全教育活動の充実とともに、地域に期待される高校生を具現化する交通安全に関する地域活動を重点とする。

交通安全教育推進のための学校運営

生徒指導部を中心として主題・副題に沿った取組を計画。4月の職員会議、6月の本校後援会総会(保護者によって構成される)にて内容の説明や実施要領に関して話を進めていった。また、学校評議員による委員会でも評議員の方々に評価を依頼し、これを基に交通安全浸透活動を行った。

近隣の学校とも協力して佐賀警察署や自治体にも申し入れをして、学校周辺の交通安全巡回指導を行ってもらい、生徒・教職員・保護者及び周辺住民の全員が交通安全への強い願いを持つよう活動した。

特徴ある取組の概要

【現状観察・指導による生徒の意識・行動の変容】

交通安全に留意するようにのぼり旗を立てて教職員・生徒が毎朝呼び掛けた。特に生徒に関しては生徒会を主体として、いろいろな工夫を凝らし生徒への呼び掛けを行った。

教職員も、単に登校時の乗車状態を監視するだけではなく、雨天時の傘差し運転に対する指導や自転車の整備不良に対する改善指導、ポケットに片手を入れるなどハンドルをしっかり握っていない者への不安定運転に対する指導、ヘッドホンにより両耳をふさぐことにより外部音を遮断している生徒への指導など多種多様にわ



たる指導を展開した。

【周辺住民との交流・連携と安全な社会づくり】

春・秋の交通安全週間には学校周辺の安全留意ポイントに職員を配置することで他校生や利用者にも交通安全指導を行い、交通トラブルを起こすことなく登校させるための指導も行った。狭い車道を回避させるように登校道路の確立を目指すた



めの指導、利用者の信号無視を抑制して全員が安全に登校するための指導、交差点における左折車・右折車に登校する生徒を気付かせるようにして事故を未然に防ぐ指導などを行った。登校道路を使用する大人にも同じように乗車してもらうように声を掛けるなどして生徒だけでなく、すべての通行者に意識を持ってもらうことをねらいとした。

これに加え、佐賀市の街頭で行われる市民総ぐるみ街頭運動に参加した。住民が持つ佐賀工業高校の交通安全に対するイメージと私たちが考えるイメージを一致させる良い機会であった。

成果と課題

道路交通法改正が行われていることを広く認識させることができた。安全のための規則であるという認識も十分に広がった。交通マナーは改善の方向に向かいつつあるものの、依然として雨天時における傘差し運転、ヘッドホンステレオによる外部音遮断はなくなることはなかった。これに関しては継続して指導を行う必要がある。

駅利用の自転車通学生に関しては自転車の管理、雨天時の準備が難しく、これが安全運転の妨げになっていることも少なくない。これに関しては佐賀市にも協力依頼をしていかななくてはならないが、他の利用者もいるので困難を極めることが予想される。

鹿児島県立大口高等学校

副題 ㊦ イ ウ エ オ

学校概要

〒895-2511 鹿児島県伊佐市大口里 2670 Tel 0995-22-1441

<http://edu.pref.kagoshima.jp/sh/Okuchi/top>

新納忠元公ゆかりの地に、伊佐地区の教育振興の期待を担って開校された、創立 86 周年目の伝統校である。現在は普通科 11 学級を置く中規模校であるが、これまで多くの人材を輩出している。学校の近くを、国道 267 号線、268 号線が走っている。

学級数 11、生徒数 379 名、教職員数 37 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・生徒による交通安全推進活動
- ・地域連携の交通安全教育活動

交通安全教育の目標・重点・方針等

交通法規の遵守など規範意識や道徳心を備えた、「命の重み」が分かる生徒を育成するという観点から、「地域の学校」として、地域社会・関係機関・PTA と連携して、生徒の交通ルールの遵守や交通モラルの向上を重点目標とする。

交通安全教育推進のための学校運営

6 月に校長、教頭、事務長をはじめとする交通安全教育地域連絡協議会の校内メンバーを選出し、警察署・自動車教習所・交通安全協会・安全運転管理協議会・PTA に、交通安全地域連絡協議委員としての協議会への出席を依頼した。7・8 月に行われた協議会では、活動内容等を検討し、学校・PTA・地域が一致協力して活動していくことを確認した。

7 月・11 月に実施した保護者への生徒の交通マナーに関する調査を基に取組状況の評価を行い、12 月の第 3 回協議会にて活動報告並びに成果と課題を報告し、意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

1. 生徒による交通安全推進活動

【交通安全標語コンクール】

9 月上旬、全校生徒に交通安全標語を募集。全生徒 379 名が応募。最優秀賞(1 点)、優秀賞(22 点)を選んだ。

最優秀賞作品

「気をつけて」 母の言葉が 命を守る

【文化祭展示発表】

標語コンクールの応募作品 379 点とともに、生徒交通委員が交通に関するモニュメントや調査結果を掲示し、展示発表を行った。

【車体検査・駐輪場整備】

車体検査個人カードを作成し、生徒による車体検査を実施。また、駐輪場には校内下車や交通安全を呼び掛ける標識・のぼりを設置。



【交通安全教育講演会】

交通被害者の方を講師に迎え、講演会を実施。84%の生徒が、「講演を聞いて交通安全に対する意識が変わった」と回答。

【道路交通法改正に伴うパンフレット作成】

自転車通学生用に変更点を掲載し、教室に掲示。

2. 地域連携の交通安全教育活動

【地域交通安全運動への参加(9月・12月)】

生徒交通委員が、地域の交通安全運動に参加。交通標語を載せた手作りのしおりを配付し、交通安全を呼び掛けた。



【交通安全カレンダー】

交通安全標語を用いて、手作りカレンダーを作成。関係機関や地域の保育園・幼稚園・小学校・中学校等、約 35 箇所へ配付し、交通安全を呼び掛けた。

【交通安全看板・プレートの設置】



交通安全協会・安全運転管理協議会・PTA の協力のもと、交通標語を載せた交通安全看板を設置。登下校中の生徒の心に響く環境が整った。

成果と課題

【成果】

- ・「自転車・原動機付自転車通学生のマナーが良くなった」と回答した保護者の割合が増加した。
- ・生徒一人一人の意識の高揚も見られた。以前と比べ姿勢や態度も随分落ち着いた。
- ・教職員の交通安全指導への意識が変化した。地域との協力体制もできあがった。

【課題】

- ・更なるきめ細やかな指導の実践
- ・生徒主体の交通安全教育活動の継続

沖縄県立沖縄水産高等学校

副題 アイウエ オ

学校概要

〒901-0305 沖縄県糸満市西崎 1-1-1 Tel 098-994-3483 <http://www.okisui-h.open.ed.jp>
明治 37 年、糸満村立水産補習学校として創立され、その後、那覇市住吉、本部町、那覇市泊と移転し、昭和 51 年再び糸満市に移転した。校訓「自主独立」、「団結融和」、「実践躬行」のもと、国内外で活躍している優秀な人材を輩出してきた。
学級数 18、生徒数 589 名、教職員数 87 名。(平成 20 年 5 月 1 日現在)

取組の特徴

- ・実技講習会（自転車、二輪車）を実施し、交通マナーを向上させ、安全運転技術を習得させる。
- ・地域の交通安全運動へ参加し、他者へ交通安全を呼び掛けることにより、自己の交通安全に対する意識の高揚を図る。

交通安全教育の目標・重点・方針等

「交通事故ゼロ」を目標に、生徒の交通安全に対する意識を向上させるために交通安全教育に関わる行事を計画し実施した。また、地域への交通安全運動への参加と交通安全のアピールに重点を置き取り組んだ。

交通安全教育推進のための学校運営

4 月に交通安全教育の研究推進について生徒指導部にて委員会の設置、構成、年間計画を検討した後、職員会議へ提案。5 月に校長、教頭、学年部、教務、生徒指導部、生徒会からなる交通安全研究委員会を発足。10 月に生徒へ行ったアンケート集計を基に、成果と課題をまとめ 12 月の交通安全教育実践地域事業報告会（県教育庁、糸満警察署、県立高等学校が参加）において報告し、意見交換を行った。

特徴ある取組の概要

【自転車通学生の安全教室】

自転車通学生に対して、糸満警察署の協力により自転車運転中の留意点や、運転マナーを再認識することを目的に実施した。



【交通安全標語コンクール】

5 月に交通安全標語を全校生徒に募集をかけ、クラスで 1 つの標語を選定した。6 月に各クラスの代表により標語に対する思いを述べてもらい標語の投票をし、最優秀賞、優秀賞、優良賞を決定し後日表彰した。また、各クラスの標



語を海技科、総合学科の各系列にて作成し、学校周辺に設置し地域へアピールした。

【地域の交通安全運動に参加】

交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、交通事故防止の徹底、交通安全思想の普及・浸透を図ることを目的に実施された交通安全運動に、校内の標語コンクールで選ばれた標語をのぼり旗として掲げ、夏・秋の 2 回、生徒と教職員が参加した。



成果と課題

【成果】

- ・交通安全教育実践地域事業の指定校として研究することにより、教職員、生徒の交通安全に対する意識を高めることができた。
- ・交通安全指導の充実を図り、実践することができた。このことは生徒に対して行った交通安全に関する意識アンケート調査より全体の 69% が交通安全に関する意識が高まったと答えていることからもうかがえる。
- ・地域の交通安全運動へ生徒・教職員が参加した。（夏、秋の 2 回）

【課題】

- ・悪天候のため二輪車の実技講習会ができなかった。本校は二輪車通学を許可制で認めていることもあり、来年度は実施したい。
- ・スピードへのあこがれから、交通ルールや交通マナーを軽視する生徒がいる。そういう生徒への指導法を考える必要がある。
- ・違法駐車をし、地域住民へ迷惑をかけている生徒がいる。全教職員の協力による校外巡視の徹底が必要である。

Ⅲ アンケート調査の結果・考察と副題ごとの活動事例

1. アンケート調査の結果と考察

(1) 調査の概要

①調査目的

本事業の指定を受けた実践地域の中からアンケート調査を依頼した実践地域の高等学校の全校生徒を対象として、生徒の意識や知識、自転車通行の実態に関する調査を今後の自転車に関する安全指導に資するために実施した。

②調査項目

ア自転車通行の実態

歩道通行の実態／交通事故やひやり体験の実態

イ交通安全意識

交通事故の要因（交通違反）と事故防止対策／自転車に関する安全意識／事前事後で意識や行動が変わったと思う内容

ウ交通ルールの知識・理解

道路交通法の知識・理解

③調査対象

調査対象地域5校の全校生徒3,470人

④調査時期

7月調査：平成20年 7月10日～7月17日

10月調査：平成20年10月20日～10月31日

⑤調査方法

調査票を学校ごとに全校生徒分送付し、全校一斉に実施した。

⑥回収結果

回収率：7月調査：94.5%

10月調査：93.0%

⑦調査対象の概要

上段：7月調査 下段：10月調査 ()内構成率%

	生徒数	1年生	2年生	3年生	無回答
学年	3,280 (100)	1,147 (35.0)	1,078 (32.9)	1,055 (32.2)	—
	3,225 (100)	1,151 (35.7)	1,080 (33.5)	994 (30.8)	—

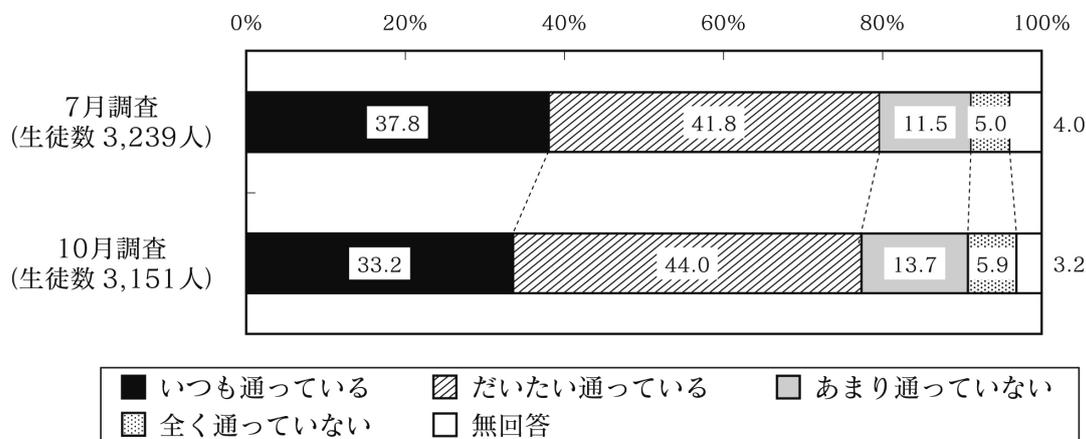
	生徒数	男子	女子	無回答
性別	3,280 (100)	1,743 (53.1)	1,519 (46.3)	18 (0.5)
	3,225 (100)	1,728 (53.6)	1,478 (45.8)	19 (0.6)

	生徒数	利用している	利用していない	無回答
通学での利用	3,280 (100)	2,529 (77.1)	728 (22.2)	23 (0.7)
	3,225 (100)	2,416 (74.9)	789 (24.5)	20 (0.6)

(2) 調査の結果

◇ 自転車に乗れる人に聞きます。あなたは自転車で歩道を通ることがありますか。

(7月調査、10月調査共に 問1)

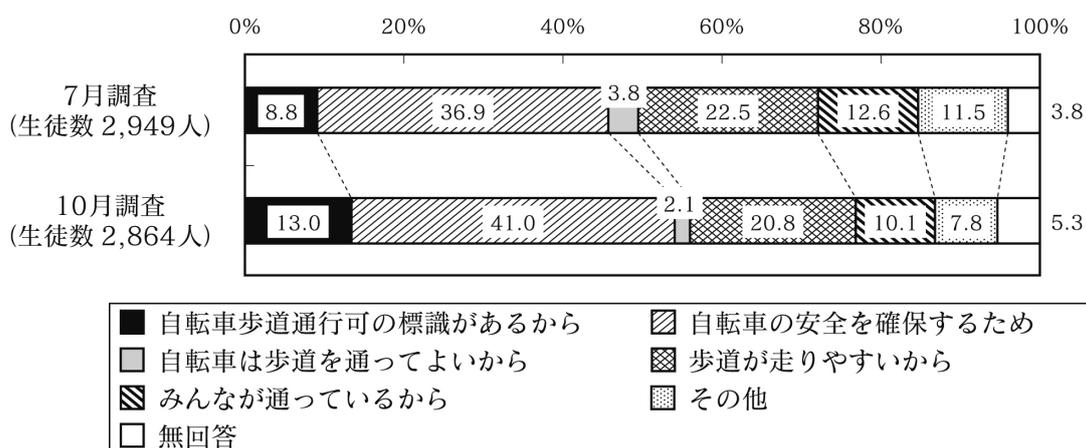


7月調査、10月調査共に「だいたい通っている」が4割強で最も高く、次いで「いつも通っている」が7月調査では4割弱、10月調査では3割強となっている。

7月調査と10月調査を比べると、「いつも通っている」が4.6ポイント減少し、「だいたい通っている」と「あまり通っていない」が共に2.2ポイント増加している。

◇ 歩道を通っている人に聞きます。歩道を通っているのはなぜですか。

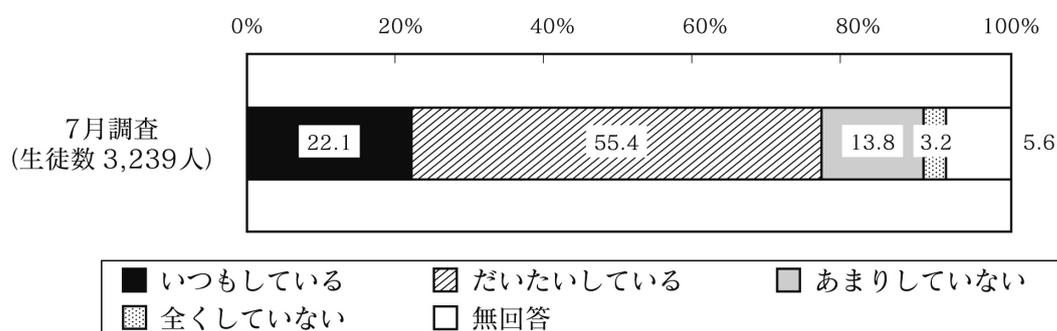
(7月調査、10月調査共に 問1-2)



7月調査、10月調査共に「自転車の安全を確保するため」が最も高く、7月調査では4割弱、10月調査では4割強となっている。

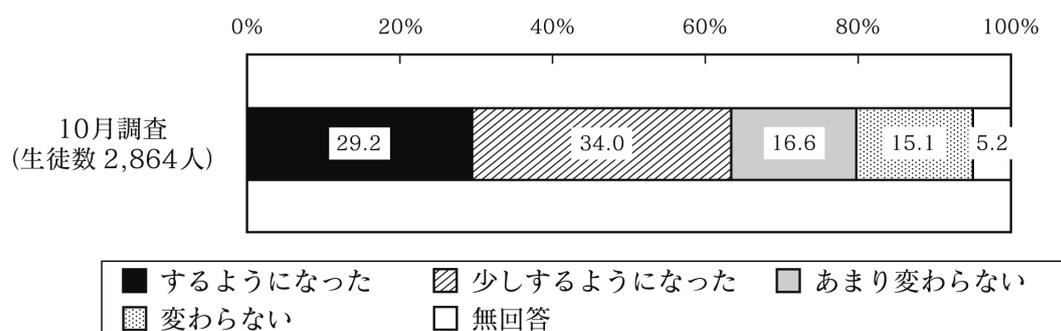
7月調査と10月調査を比べると、「自転車歩道通行可の標識があるから」が4.2ポイント、「自転車の安全を確保するため」が4.1ポイント増加し、「自転車は歩道を通ってよいから」「歩道が走りやすいから」「みんなが通っているから」がそれぞれわずかに減少している。

◇ 歩道を通っている人に聞きます。自転車で歩道を通るとき、歩行者優先で通行していますか。
 (7月調査のみ実施 問2)



「だいたいしている」が6割弱で最も高く、次いで「いつもしている」が2割強となっている。歩行者優先で通行していない生徒が2割弱いる。

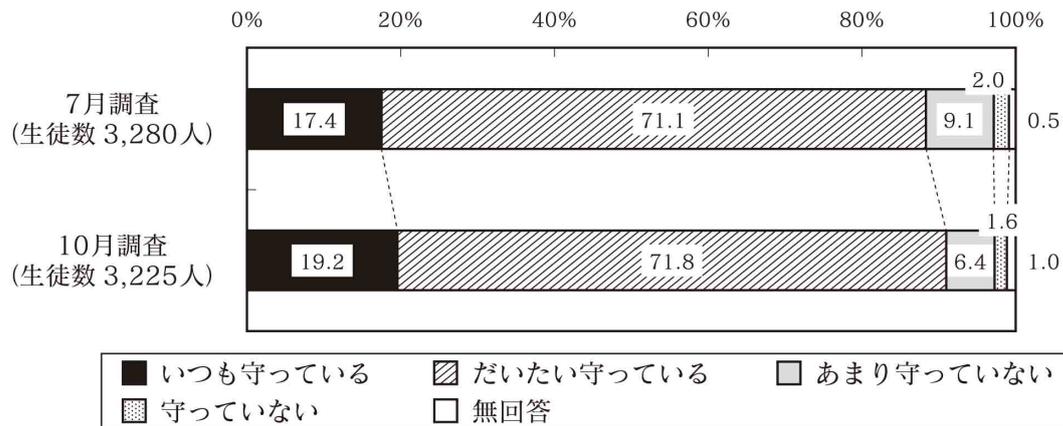
◇ 歩道を通っている人に聞きます。前回(7月)のアンケート調査時と比べて、自転車で歩道を通るとき、歩行者優先に気を付けたり、行ったりするようになりましたか。
 (10月調査のみ実施 問1-3)



「少しするようになった」が3割強と最も高く、次いで「するようになった」が3割弱、両者を合わせると6割強となっている。

歩行者優先に気を付けたり、行ったりしないと考えられる生徒が3割強いる。

◇ あなたは交通ルールを守っていますか。(7月調査：問3、10月調査：問2)

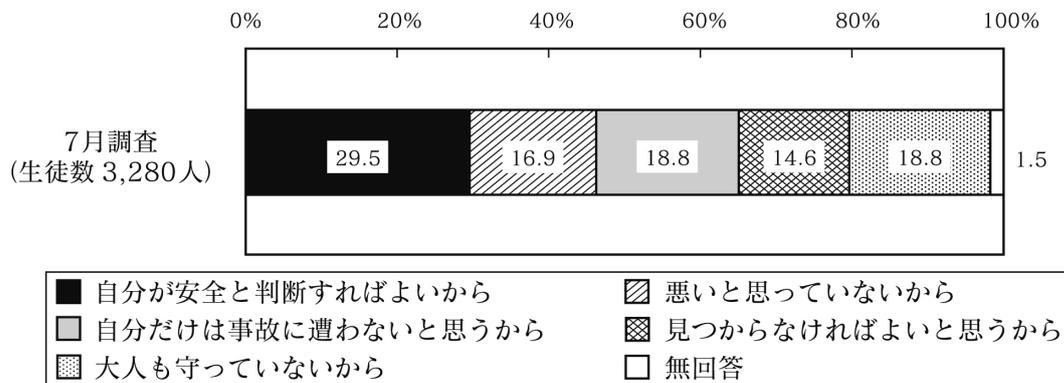


7月調査、10月調査共に「だいたい守っている」が7割強で最も高く、次いで「いつも守っている」が2割弱となっている。

7月調査と10月調査を比べると、大きな変化はないが、「いつも守っている」が1.8ポイント増加し、「あまり守っていない」が2.7ポイント減少している。

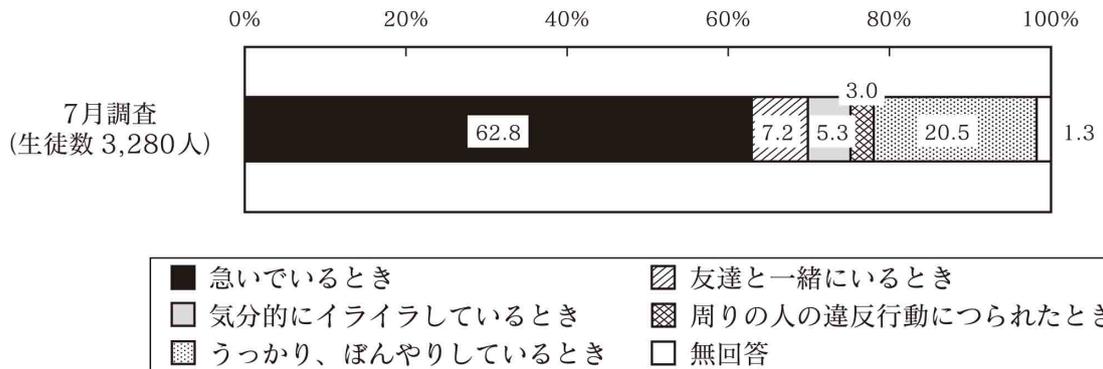
◇ 高校生が交通ルールを守らないといわれることがあります。守らない理由は何だと思えますか。

(7月調査のみ実施 問4)



「自分が安全と判断すればよいから」が3割弱で最も高く、次いで「自分だけは事故に遭わないと思うから」と「大人も守っていないから」が共に2割弱となっており、理由は多岐にわたっている。

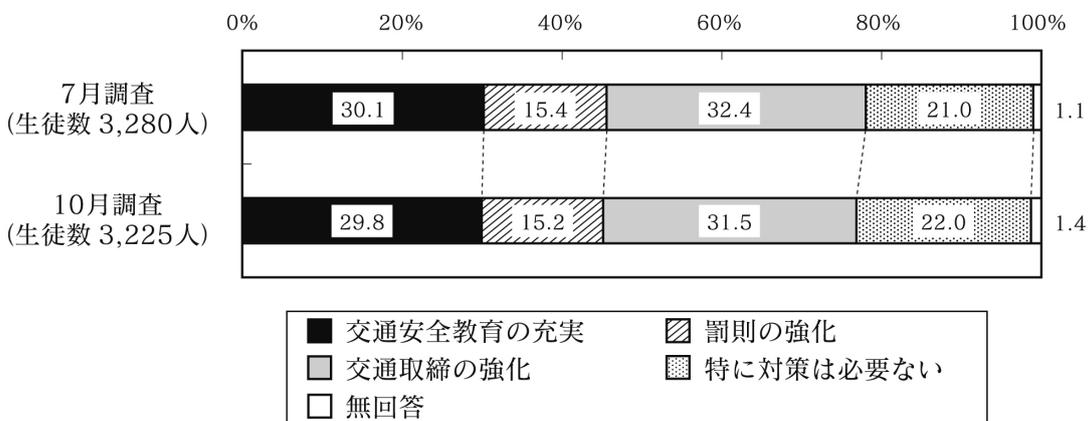
◇ 交通違反はどんなときに一番起きやすいと思いますか。(7月調査のみ実施 問5)



「急いでいるとき」が6割強で最も高く、次いで「うっかり、ぼんやりしているとき」が2割となっている。

◇ 高校生の交通違反をなくすためにどのような対策が最も効果的だと思いますか。

(7月調査：問6、10月調査：問3)



7月調査、10月調査共に「交通取締の強化」が3割強で最も高く、次いで「交通安全教育の充実」が約3割、「特に対策は必要ない」が2割強となっており、対策は多岐にわたっている。

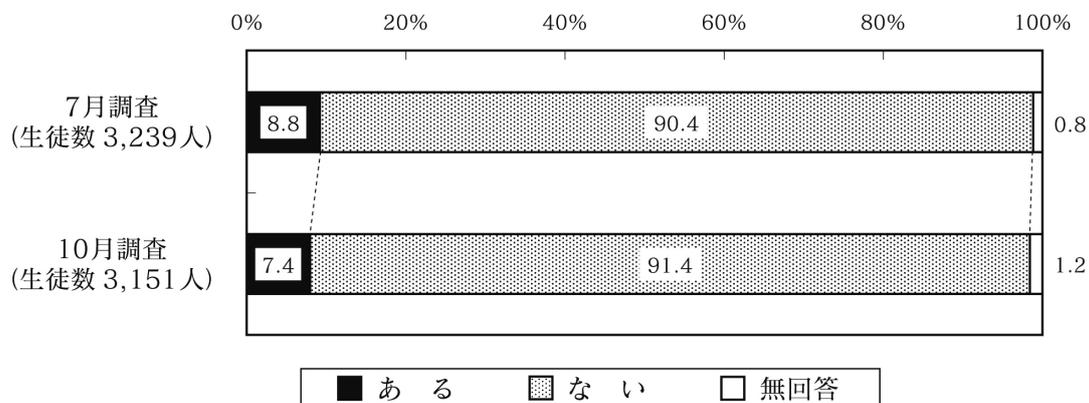
7月調査と10月調査を比べると、大きな変化は見られない。

◇ 自転車に乗れる人に聞きます。自転車に乗っているときに交通事故に遭ったことがありますか。

(7月調査：問7、10月調査：問5)

7月調査では、今年の4月から7月調査時までの間について調査した。

10月調査では、7月調査時から10月までの間について調査した。



7月調査、10月調査共に「ある」が1割弱ある。

7月調査と10月調査を比べると、「ある」がわずかに(1.4ポイント)減少している。

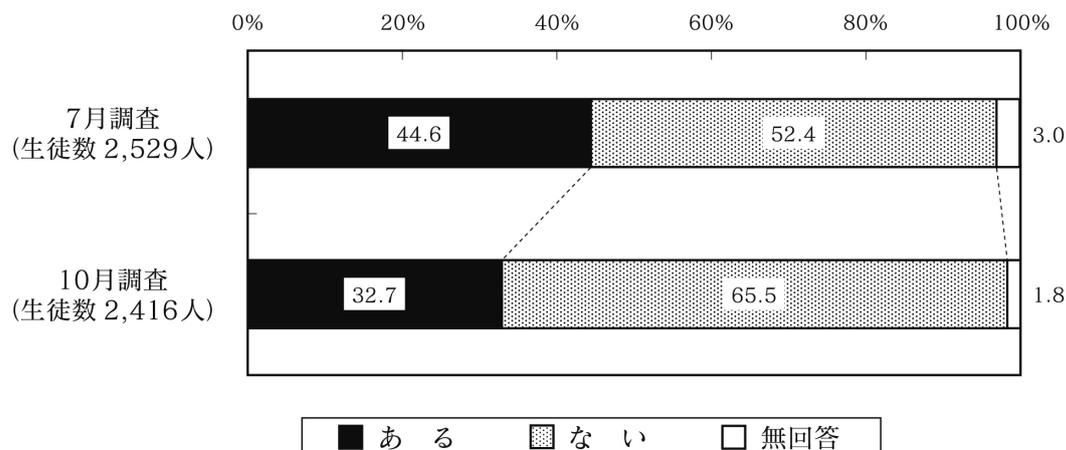
※交通事故は、転倒する、自転車と接触するなどしげががないものを含む。

◇ 自転車通学している人に聞きます。自転車で通学中に通学路で交通事故に遭うかもしれないような、ひやっとした体験をしたことがありますか。

(7月調査：問8、10月調査：問4)

7月調査では、今年の4月から7月調査時までの間について調査した。

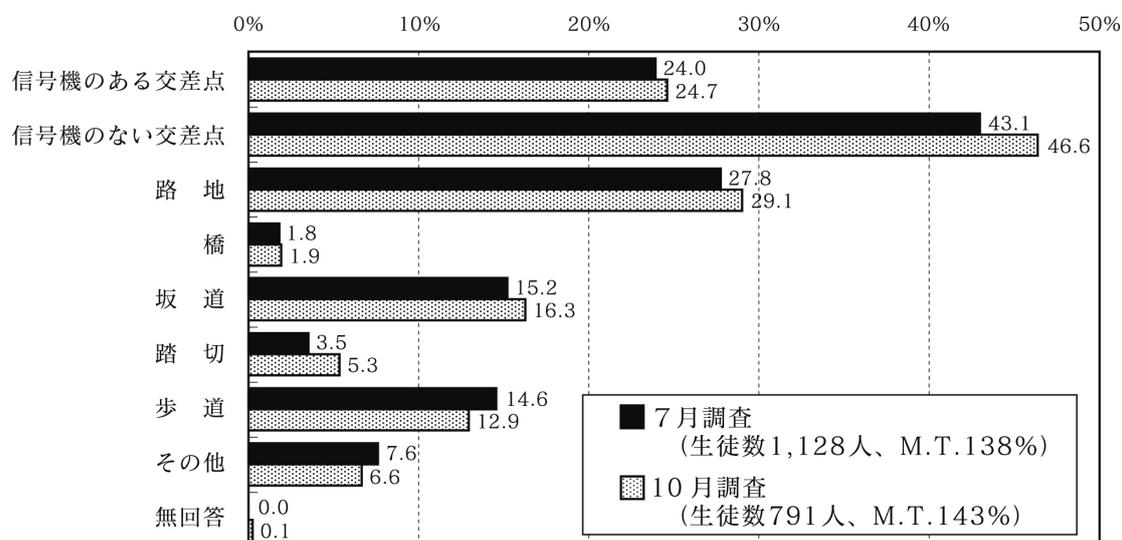
10月調査では、7月調査時から10月までの間について調査した。



「ある」が7月調査では4割強、10月調査では3割強となり、7月調査と10月調査を比べると、11.9ポイント減少している。

◇ ひやり体験をした人に聞きます。その場所はどこですか。(複数回答可)

(7月調査：問8-2、10月調査：問4-2)



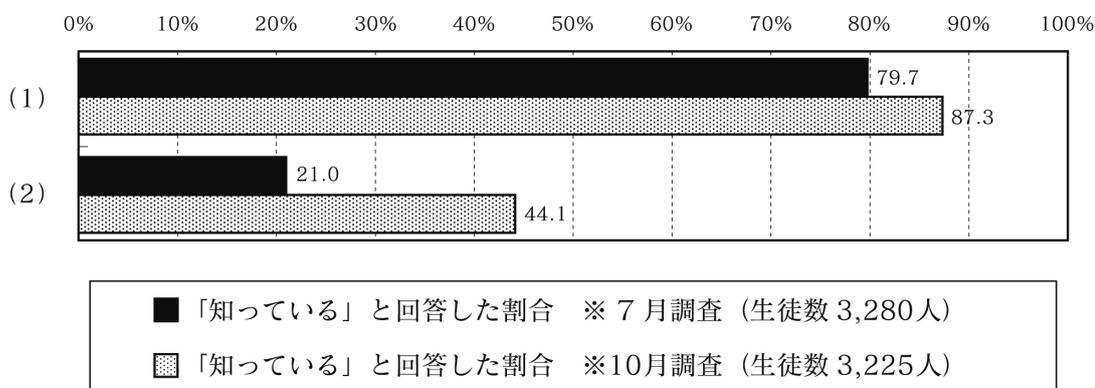
※ M.T. (Multiple Total の略)：複数回答計

7月調査、10月調査共に、「信号機のない交差点」が7月調査では4割強、10月調査では5割弱で最も高く、次いで「路地」が3割弱、「信号機のある交差点」が2割強となっている。

7月調査と10月調査を比べると、大きな変化はないが、「歩道」がわずかに(1.7ポイント)減少しているほか、他の項目はわずかに増加している。

◇ あなたは次のことを知っていますか。(7月調査：問9、10月調査：問6)

- (1) 自転車は、自動車と同じ車両として、道路交通法に従って乗らなければならない。
- (2) あなたはTSマークの付いた自転車で相手の人にけがをさせた場合、保険金が支払われることを知っていますか。



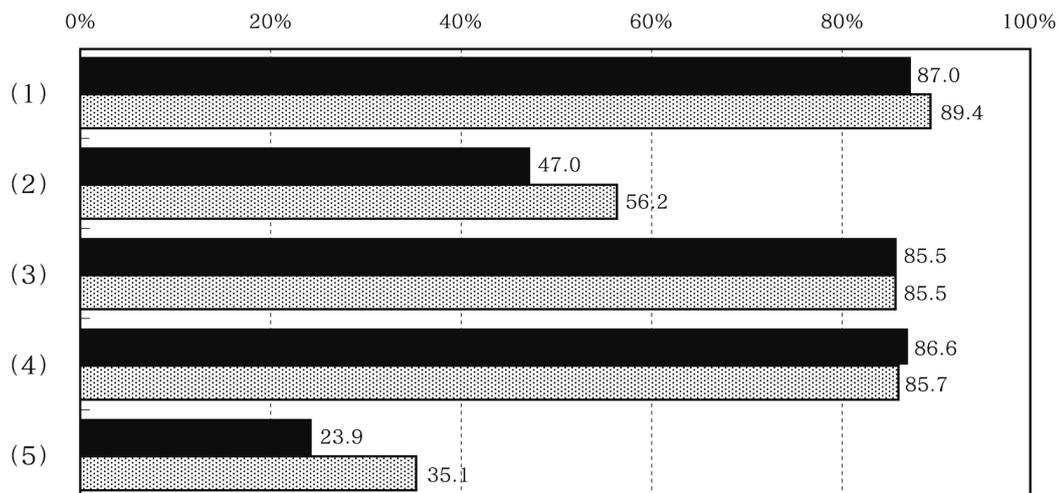
(1) 「知っている」と回答した割合は、7月調査では約8割、10月調査では9割弱と高く、7月調査と10月調査を比べると、7.6ポイント増加している。

(2) 「知っている」と回答した割合は、7月調査では2割強、10月調査では4割強となっている。7月調査と10月調査を比べると、23.1ポイント増加している。

◇ 次の文章が正しければ「1 正しい」、間違いならば「2 間違い」に○印を付けてください。

(7月調査：問10、10月調査：問7)

- (1) 自転車は、車道では道路の中央から左の道路端に沿って通行しなければならない。
- (2) 自転車は、路側帯を通行することができるが、白の二本線のあるところは通行できない。
- (3) 自転車は、十分安全に気を付けて道路を斜めに横断することができる。
- (4) 自転車は、一時停止線のあるところで一時停止しなくてもよい。
- (5) 車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたときは、横断中の歩行者に衝突しないように走行する。



■ 正解した割合 ※7月調査 (生徒数 3,280人)

▨ 正解した割合 ※10月調査 (生徒数 3,225人)

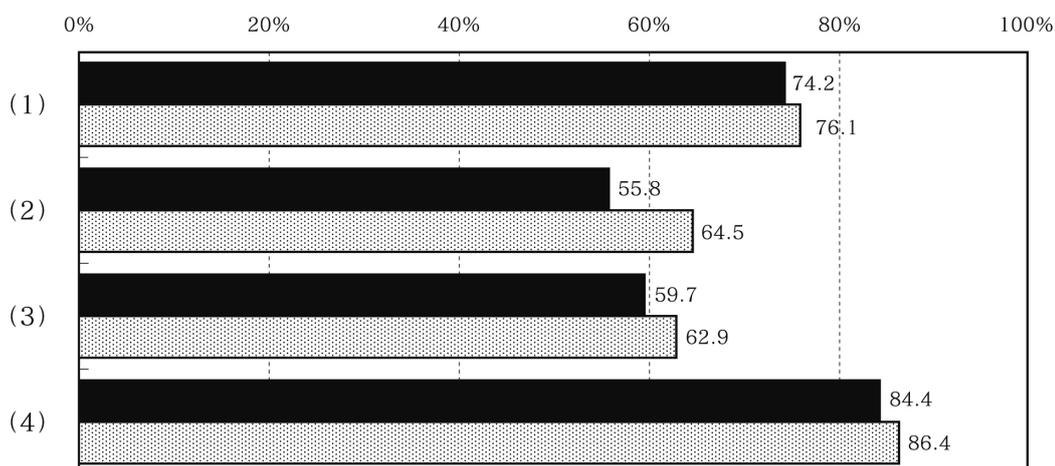
- (1) 正解した割合は、7月調査、10月調査共に9割弱。7月調査と10月調査を比べると、正解した割合が2.4ポイント増加している。
- (2) 正解した割合は、7月調査では5割弱、10月調査では6割弱。7月調査と10月調査を比べると、正解した割合が9.2ポイント増加している。
- (3) 正解した割合は、7月調査、10月調査共に同じ割合で9割弱。
- (4) 正解した割合は、7月調査、10月調査共に9割弱。7月調査と10月調査を比べると、ほとんど変化は見られない。
- (5) 正解した割合は、7月調査では2割強、10月調査では4割弱。7月調査と10月調査を比べると、正解した割合が11.2ポイント増加している。

◇ 歩道通行可の歩道を自転車で通行するときの状況です。

次の文章が正しいければ「1 正しい」、間違いならば「2 間違い」に○印を付けてください。

(7月調査：問11、10月調査：問8)

- (1) 歩道上の車道寄りを通行する。
- (2) 歩行者に道を譲ってもらうためにベルを鳴らす。
- (3) 他の自転車と行き違うときは、右側によける。
- (4) 歩道から車道へ乗り入れる場合は、左側通行となるようにしなければならない。



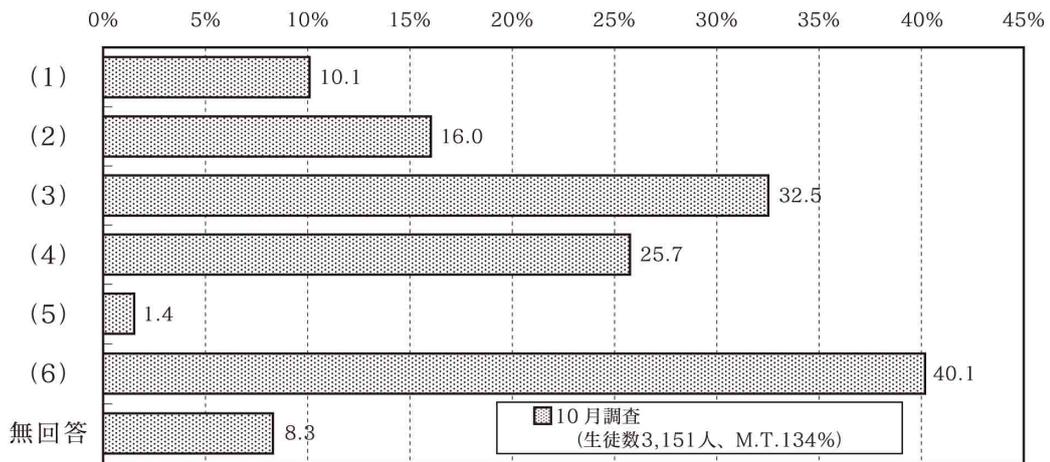
■ 正解した割合 ※ 7月調査 (生徒数 3,280人)

▨ 正解した割合 ※ 10月調査 (生徒数 3,225人)

- (1) 正解した割合は、7月調査が7割強、10月調査が8割弱。7月調査と10月調査を比べると、正解した割合がわずかに(1.9ポイント)増加している。
- (2) 正解した割合は、7月調査では6割弱、10月調査では6割強。7月調査と10月調査を比べると、正解した割合が8.7ポイント増加している。
- (3) 正解した割合は、7月調査では6割弱、10月調査では6割強。7月調査と10月調査を比べると、正解した割合が3.2ポイント増加している。
- (4) 正解した割合は、7月調査、10月調査共に9割弱。7月調査と10月調査を比べると、正解した割合がわずかに(2ポイント)増加している。

◇ 自転車に乗れる人に聞きます。前回（7月）のアンケート調査時と比べて、あなたの自転車に関する意識や行動が変わったと思う内容の番号すべてに○印を付けてください。該当する内容がない場合は「(6) 特にない」に○印を付けてください。（10月調査のみ実施 問9）

- (1) 自転車乗車時は、自転車歩道通行可の標識のある歩道以外は歩道を通行しないようになった。
- (2) 自転車乗車時は、一時停止線のあるところでは、一時停止をして安全を確かめるようになった。
- (3) 歩行者や自動車など周りの状況に注意して、自転車を安全に乗るようになった。
- (4) 自転車乗車時は、交差点や狭い道路など事故が起こりやすいと思われるところでは、今まで以上に交通事故に遭わないように注意するようになった。
- (5) その他
- (6) 特にない



「(6) 特にない」が4割と最も高く、次いで「(3) 歩行者や自動車など周りの状況に注意して、自転車を安全に乗るようになった」が3割強、「(4) 自転車乗車時は、交差点や狭い道路など事故が起こりやすいと思われるところでは、今まで以上に交通事故に遭わないように注意するようになった」が2割強となっている。

	生徒数	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	無回答
総数	3,151 (100)	319 (10.1)	504 (16.0)	1,024 (32.5)	810 (25.7)	44 (1.4)	1,265 (40.1)	261 (8.3)
通学利用								
している	2,416 (100)	260 (10.8)	410 (17.0)	849 (35.1)	672 (27.8)	28 (1.2)	915 (37.9)	183 (7.6)
していない	729 (100)	59 (8.1)	93 (12.8)	174 (23.9)	137 (18.8)	16 (2.2)	347 (47.6)	78 (10.7)
無回答	6 (100)	—	1 (16.7)	1 (16.7)	1 (16.7)	—	3 (50.0)	—

通学で自転車を利用している生徒と利用していない生徒を比較すると、「特にない」と「無回答」を除き、通学で自転車を利用している生徒の方が、意識や行動が変わったと答えた生徒の割合がほとんどの項目で5～10ポイントほど高い。

(3) 考察

①自転車通行の実態について

生徒の8割弱が日常的に歩道を通行しているが、その理由の大部分が歩道通行の方が車道よりも安全であり、車道の危険を避けたいためとしている。また、8割弱の生徒は歩道上では歩行者優先に心掛けているとしており、概ね交通マナーを守って通行しているといえよう。

しかし、2割弱の生徒は歩行者優先に心掛けておらず、高校生の自転車マナーの悪さを全体的に印象づけているものと考えられるため、こうした生徒に焦点を当てた指導が必要である。また、交通事故体験者が4月から7月までの約4か月間に1割弱、通学中に交通事故に遭いそうなりや体験をした生徒が4割強いることから、多くの生徒が交通事故に遭ってもおかしくない交通行動をしていると考えられる。

これらのことから、生徒の通学実態を捉え、自分だけでなく、他の人の危険をも予測して事前に回避することができるよう指導することが重要である。

②交通安全意識について

交通ルールは概ね守っているとする生徒は9割強となっている。しかし、交通違反が起きやすいのは、通学時間に余裕がなかったり、うっかり、ぼんやりしている時と思う生徒が8割強を占めていることから、余裕を持った生活の指導と併せて安全意識を高めていくことが必要である。

また、高校生が交通ルールを守らないといわれていることの原因については、自分だけ事故に遭わなければよいが5割弱、大人もしているし見つかればよいが3割強、悪いと思っていないが2割弱と、概ね3つに分類することができるが、自分本位の態度の改善を図り、交通安全意識を高めるために、自らが交通社会人として地域の交通安全活動に参加したり、交通事故の悲惨さや事故の責任、補償の問題等の重大性について学習したり、様々な立場に立って交通安全について考えることができるよう指導することが重要である。

③交通ルールの知識・理解について

自転車は車両であり、車道の左端を通行するものであること、自転車歩道通行可の歩道上では車道寄り通行であること等については多くの生徒は理解している。

しかし、自転車に関する基本的な交通ルールについては全体的に理解度が低いといえる。例えば自転車で車道を通行する場合の交通ルールでは、横断歩道に近づいたら徐行し、横断歩道に歩行者

がいる場合はもちろんのこと、これから横断しようとしている人がいる場合でも自転車は横断歩道の手前（一時停止線があればその停止線）で一時停止しなければならないこと、路側帯には3種類あって2本線の路側帯は自転車通行不可であること、自転車歩道通行可の歩道の通行では、歩行者最優先であり、自転車は車道寄りを徐行することが原則であること、歩行者の通行を妨げる恐れがあれば一時停止すること、ベルを鳴らして歩行者に警告するような行為は避けなければならないこと、双方から自転車同士が行き違う場合にはお互いに相手を右に見て行き違うようにするが、その理由は、左に避けるという言い方では車道側にはみ出す危険性があること等について理解が低く、なぜこうした交通ルールが必要なのかという理解を深めるため、具体的な状況を想起させ、考えさせる指導を行うことが重要である。

④意識や行動に変化が見られた事項について

10月調査において、7月調査時と比較して意識や行動に変化が見られた事項をあげる。

歩道通行では歩行者を優先するようになった生徒は6割強

歩道を通行しているとき、歩行者優先に気を付けた、行ったりするようになったかの間に対する回答で、「するようになった」と、「少しするようになった」を合わせると6割強となる。

今までよりは歩行者を優先するようになったという自らの態度の変化を自覚して回答したと思われる。

意識や行動が変わったとする生徒は約半数

自転車に乗れる生徒に対する、自転車に関する意識や行動が変わったと思う内容についての間で、「周りの状況に注意して自転車を安全に乗るようになった」など意識や行動が変わったとの回答は半数を超えている。

しかし、特に変わったと思うことはないという回答した約4割の生徒に対しては、その理由等の分析をして、全体指導と個別指導の両面から、適切な指導を継続的に行い、交通安全意識の高揚につなげる必要がある。

2. 副題ごとの活動事例

愛知県立国府高等学校	53
副題ア「自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域（小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等の関係機関・団体等）の連携の在り方」に関する事例	
神奈川県立藤沢西高等学校	59
副題イ「自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する指導内容及び指導方法」に関する事例	
兵庫県立川西明峰高等学校	65
副題ウ「交通事故の責任や補償に関する指導内容と指導方法」に関する事例	
東京都立東村山高等学校	71
副題エ「交通事故発生時の応急手当（心肺蘇生法、AEDなど）の知識・技能及び事後措置に関する指導内容と指導方法」に関する事例	
秋田県立大館工業高等学校	77
副題オ「各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の有機的な連携を図った指導計画とその具体的な指導の在り方」に関する事例	

愛知県立国府高等学校（全日制）

副題 ア 「自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域（小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等の関係機関・団体等）の連携の在り方」に関する事例

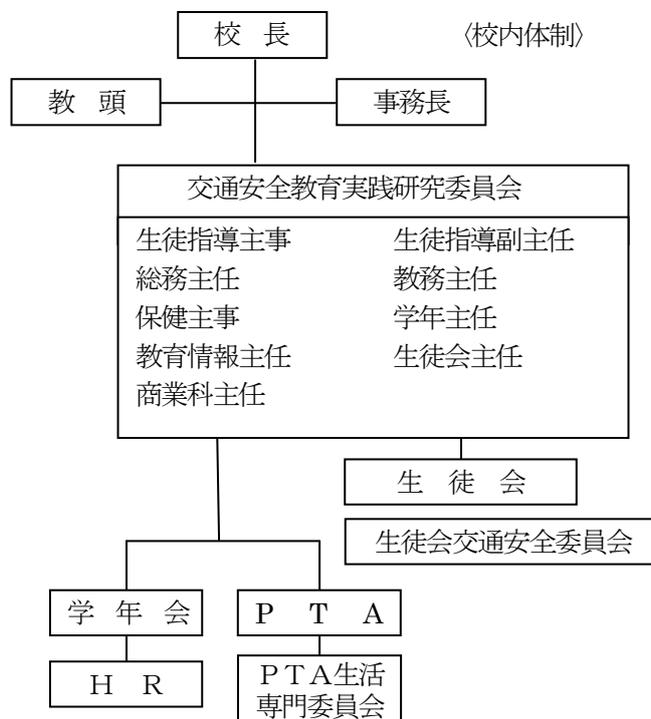
1. 取組テーマ

- (1) 主題 : 道路交通法の改正に伴う今後における自転車の安全指導の進め方
- (2) 副題 : ア 自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域（小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等の関係機関・団体等）との連携の在り方
- (3) 副題設定の理由

本校は自転車で通学する生徒が8割を超え、自転車の事故をなくすことが生徒指導部の重点目標になっている。しかし、ここ数年、携帯電話を使いながら、あるいは、イヤホンで音楽を聴きながら自転車を運転する生徒が増えるなど、交通ルール・交通マナーに関する意識の低下が感じられる。改正された道路交通法では、自転車の通行等についても見直されており、学校のみならず地域の人々も自転車の通行について関心が高まると考えられる。そこで、交通ルールに対する理解を深め、率先して交通マナーを高めようとする態度を育成するため、より効果的な交通安全教育の方策を探るとともに、その成果の普及を目指した関係機関との連携の在り方を検討することとした。

2. 実施体制

交通安全教育推進委員会	
委員長	校長
委員	豊川警察署
〃	豊川市教育委員会
〃	豊川市（生活活性課）
〃	豊川市安全なまちづくり推進協議会
〃	豊川市交通安全指導隊
〃	タカラ自動車学校
〃	豊川市立西部中学校
〃	豊川市立中部中学校
〃	豊川市立国府小学校
〃	豊川市立御油小学校
〃	PTA会長
〃	PTA生活委員
〃	生徒指導主事
〃	生徒指導部交通安全担当
〃	各学年主任



3. 取組の実施状況

本事業を契機とし、特に自転車運転に関する交通安全教育や諸活動を通じて、生徒の交通安全意識を高め、交通事故を防止する能力を習得させるとともに、地域の諸機関とも積極的に連携を図り、交通事故のない、安全な地域づくりに寄与する目的で様々な取組を計画した。さらに、実践を通じて、生徒の反応や変化を見ると、交通安全指導においては、規制を強化して交通ルールを守らせるような一時的のぎ的対応ではなく、生徒の発見や気付きによる行動の大切さや、交通マナーを守りモラルを高める指導の重要性を実感することができた。守らなければ罰則を受ける交通ルールとは違い、自ら交通ルールを守っていこうという心構えや態度の育成は容易なことではないが、地域との協働による取組から自転車乗車のマナーの向上を目指したいと考えた。

(1) 副題アについての取組

生徒が自転車利用のマナー向上について、自己の課題としてとらえることができるよう、授業・ホームルーム活動・総合的な学習の時間・学校行事等、学校生活の様々な機会を活用し、共通の目的のもと、交通安全教育を進めてきた。さらに、そこでまとめられた成果や意見を市役所、警察署、校区の交通指導隊、自動車教習所、小中学校等へ発信するとともに、それらの関連機関から、広くアドバイスを受けるなど、相互の意志疎通を深め、交通安全活動に役立てた。これにより、学校と地域の関係機関・団体等が連携を図って交通安全活動に取り組むことの重要性について、認識を深めることができた。

① 「交通安全マップの作成」

生徒が各自の通学路における危険箇所・事故現場を調査し、具体的に危険なポイントや、事故を避けるための対策について考えさせ、それらを出身中学校ごとに「交通安全マップ」としてまとめた。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

科目「現代社会」の学習内容に位置付け、豊かな生活と福祉社会の単元で、暮らしやすい町づくりの指導のねらいを達成するための学習として取り組ませた。

b 活動日時等

夏季休業中の登校時に、各自の通学中における危険箇所を確認させ記録させた。

c 指導対象生徒の学年等

1年生全員

d 指導者等

事前指導、事後指導とも、科目「現代社会」担当教員が指導した。

イ 事前の準備

- ・ワークシートを作成する。
- ・地図を用意する。

ウ 活動内容

- ・夏休みを利用し通学路における危険箇所をワークシートにチェックし、その場所がどのように危ないかを考えさせた。
- ・ワークシートを中学校区別に整理し、危険度が高いと考えられる箇所を抽出し、「交通安全マップ」としてまとめた。
- ・完成した「交通安全マップ」を豊川市生活活性化課、豊川警察署交通課、地域の自動車教習所、地域の交通指導隊、地元小中学校等の関係機関へ配布し、交通事故の発生予防対策への活用を依頼した。来年度、本校生徒が地元の小中学校や豊川市交通安全大会において成果を発表する予定である。

② 「自転車乗車のルール・マナー集の作成」

生徒が身近な交通事故事例から、発生原因と事後対応について、個人及びグループで検討し、それを発表することで、事故を未然に防ぐための行動と事故発生時の対処法について考えさせ、その成果を「ルール・マナーブック」としてまとめた。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

ホームルーム活動

b 活動日時等

平成20年11月6日(木)2時間目のホームルーム活動の時間を活用した。

c 指導対象生徒の学年等

1・2年生全員

d 指導者等

各担任が生徒指導部交通安全担当者から事前に授業の進め方の研修を受け、クラスごとに進めた。

イ 事前の準備

- ・過去の交通事故例を参考に身近な交通事故事例の作成方法の検討。
- ・個人用・グループ用ワークシートの作成方法の検討。

ウ 活動内容

- ・具体的な事故事例から守るべき交通ルールや交通マナーと事故発生時に取るべき対応について、個人及びグループで考えさせるとともに、まとめとして意見を発表させ考察を深め

させた。



- ・事例別に意見を集約し、各ケースにおける優先されるべき交通ルールや交通マナー、事故発生時の望ましい対応について「ルール・マナーブック」としてまとめた。

<「ルール・マナーブック」の主な内容>

雨の日の運転	ヘッドホン
携帯電話	加害者
二人乗り	並列走行
停車中の車	地下道
信号無視	

- ・作成した「ルール・マナーブック」を市役所、警察署、地区交通指導隊、自動車教習所、小中学校等の関係機関に交通安全教育推進委員会で配布し、交通事故防止の啓発活動への活用を依頼した。来年度、本校生徒が地元の小中学校や豊川市交通安全大会において成果の発表をする予定である。

③「交通安全標語の作成」

安全な自転車乗車に関する標語を生徒と保護者に呼び掛けることにより、自転車乗車のマナーや交通安全に対する関心を高めるとともに、家庭における自転車の安全運転に関して話し合う機会を設定した。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

生徒会の交通安全委員会活動として実施した。

b 活動日時等

1学期の終業式前に呼び掛け募集した。

c 指導対象生徒の学年等

1・2年生及びその保護者

d 指導者等

生徒指導部教員が中心となり指導した。

イ 事前の準備

- ・交通安全委員会にて活動の趣旨や活動内容、方法等の確認を行う。
- ・応募用紙を作成する。

ウ 活動内容

- ・自転車乗車に関する標語を1・2年生及びその保護者から募集した。
- ・交通安全委員会で優秀作品を選考した。
- ・文化祭で優秀作品を展示し交通安全委員と職員の投票により表彰作品を選考した。
- ・表彰作品8作品(生徒6作品、保護者2作品)をのぼり旗にして学校周辺に掲げた。

④「交通安全啓発ビデオの制作」

日常の自転車利用状況から、自転車のマナー向上を啓発するキャンペーンビデオを作成し、その制作の過程や完成したビデオの有効活用等を通じて、交通マナーを大切にして安全を図ろうとする態度を育成した。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

科目「情報A」の学習内容に位置付け、ビデオを作ろうの単元で、映像を編集する指導のねらいを達成するための学習として取り組ませた。

b 活動日時等

2学期の後半を計画及び作成にあてた。

c 指導対象生徒の学年等

2年生全員

d 指導者等

情報科教員が、学習内容を検討し指導した。

イ 事前の準備

- ・ビデオ作品制作の方法を説明する。
- ・作品テーマ「交通安全」を中心に絵コンテ(12コマの絵)を作成する。

ウ 活動内容

- ・各班(8班×7クラス)で各自作成した絵コンテの中から作品に適するものを選んだ。
- ・校内で撮影し、タイトル、スタッフ紹介を含め60秒以内で作成した。
- ・台詞入れの前に視聴し、交通安全啓発に効果的なナレーション等を考えさせた。
- ・台詞を入れて分かりやすい作品に仕上げた。
- ・作成したビデオは各組で視聴し、他のクラスの「交通安全」のビデオを評価した。
- ・作品に対する感想と意見をレポートにまとめ、交通安全に関する意識を高めさせた。

⑤「愛知県警察本部による自転車安全運転指導」

自転車の安全な乗車方法を知ることが目的に、愛知県警察交通安全教育チーム「あゆみ隊」による自転車安全運転指導を行った。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

総合的な学習の時間を活用し、自転車の安

全な乗り方について考える内容とした。

b 活動日時等

保護者会で振替授業ができない時間、2時間分を確保した。また、本校体育館に自転車走行コースを設定した。

c 指導対象生徒の学年等

1・2年生全員

イ 事前の準備

- ・警察署との指導内容の打ち合わせを行う。
- ・ワークシートを作成する。

ウ 活動内容

- ・1・2年生全員を対象に体育館で警察官から自転車の安全な乗り方についての指導を受けた。
- ・会場で代表の生徒に二人乗りや傘差し運転で、パイロンの間をスラローム走行させるなど、危険な運転方法を体験させることで、自転車を安全に走行しようとする意識を高めさせた。
- ・生徒指導部で予め準備したワークシートに、生徒自身が毎日の通学で実際に守るべき自転車の乗車マナーについて記入させることにより、警察官による指導を自分自身のこととして捉えられるようにした。
- ・なお、このワークシートは総合的な学習の時間の学習成績として評価の参考にした。

⑥「文化祭における交通安全コーナーの設置」

本校の文化祭では、地域との連携・協力による活動として、豊川市生活活性課や豊川警察署交通課にも協力を要請し、ビデオ上映、交通安全ゲーム、交通安全標語など充実した展示と体験のコーナーを開設することができた。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

学校行事である文化祭での展示活動として計画した。

b 活動日時等

期間中に特別教室内でコーナーを設置した。

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒

イ 事前の準備

- ・警察署から過年度における自転車事故発生場所の情報提供を受け、生徒指導部教員と交通安全委員が事故発生マップを作成する。
- ・市役所より夜間反射材グッズを借用する。
- ・警察署より泥酔体験ゴーグルを借用する。
- ・交通安全委員と生徒指導部教員により交通安全に関する展示会場の設営をする。

ウ 活動内容

- ・市内の自転車事故発生場所マップを展示した。
- ・交通安全標語優秀作品を展示した。
- ・交通安全啓発ビデオを上映した。
- ・飲酒擬似体験ゴーグルを利用したダーツゲームを実施した。
- ・夜間反射材グッズの展示を行った。

4. アンケート調査の分析・考察

アンケートの実施により、生徒の意識や実態について今まで漠然としていたものが、具体的な数字として表すことができた。生徒は、登下校時にひやり体験など危険な思いをしながらもあわてて登校する姿が見えてくる。誰でも事故に遭う可能性があり、生徒が事故に遭う前に危険を予測できるように、アンケート結果を指導に活用した。

(1) 7月調査結果の考察と活用

7月に実施した第1回目のアンケートによれば、自宅から駅まで含めると、約8割が通学に自転車を利用しており、4月から7月までの約4か月の間に5.4%が交通事故に遭い、ひやり体験者は5割弱という結果であった。さらに、その主な場所は、「信号機のない交差点」(54.9%)や「路地」(28.8%)が多く、通行量の多い幹線道路ではなく、身近な生活道路であることが分かった。

交通安全意識については、高校生が交通ルールを守らない理由を、「自分が安全と判断すればよいから」(29.8%)や「自分だけは事故に遭わないと思うから」(24.8%)「見つからなければよいと思うから」(17.3%)と回答しており、計7割以上の生徒が、自分に都合のよい判断をしていることが分かる。また、交通違反が起こりやすいのは、「急いでいるとき」(66.7%)が多く、登校時など時間的な余裕がないときの、あわてる気持ちが交通安全意識を薄れさせる要因になっている。

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策としては、「交通取締の強化」(41.0%)や「罰則の強化」(15.6%)を挙げており、規制的な対策に依存している傾向がある。また、交通マナーについては、自転車で歩道通行している9割強はその理由として、「自転車の安全を確保するため」(44.6%)や「歩道が走りやすいから」(17.1%)としており、多くの生徒が車道通行の危険を感じ、それを回避したいと考えていることが分かる。その際、歩行者を優先しているかは、「いつもしている」(23.3%)、「だいたいしている」(58.1%)との回答が大部分を占め、概ね歩行者に対する交通マナーは高いといえる。

交通ルールに関する知識・理解については、自転車は車道の左側を通行することや一時停止線では一時停止することについては約9割が理解している。しかし、TSマークや車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたときの横断歩道手前での一時停止については約3割しか理解しておらず、具体的な交通ルールに関する指導が必要だと考えられる。

アンケートの活用については、全校集会等の講話の中で、本校生徒の傾向を具体的に示しながら、全校生徒へ周知した。また、交通マナーや交通ルール等に関する知識・理解の程度とその課題については、「生徒指導部だより」にまとめ全生徒に配布し、各クラスで担任が指導した。地域にも交通安全大会等を通じて高校生の傾向を発信する予定である。

(2) 7月調査と10月調査結果の比較

10月に第2回目のアンケート調査を実施した。前回の結果と比較して見ると、自転車で歩道を通ることがあるかは、「いつも通っている」が40.2%から33.0%に減少した。その理由として、「自転車は歩道を通ってよいから」と答えた生徒が5.6%から1.4%に、「みんなが通っているから」が12.5%から6.8%へと減少したことによるものと思われる。今回の事業を通じて、自転車は車道走行が原則であることが、わずかながら生徒に浸透してきたと考えられる。さらに、自転車で歩道を通るとき、歩行者優先で通行するようになったかは、「するようになった」と、「少しするようになった」の合計が63.4%と、交通マナーや交通ルールの指導の成果が広がってきているといえる。

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策は、「交通安全教育の充実」が大幅に増加することを期待していたが29.4%から31.4%とわずかな増加にとどまった。

交通ルールに関する知識・理解については、TSマークの付いた自転車で相手の人にけがをさせた場合保険金が支払われることを知っている生徒が16.5%から51.4%に増えたのをはじめ、歩行者に道を譲ってもらうためにベルを鳴らすを「正しい」と答えた生徒が約40%から23.5%に減り、自転車は自動車と同じ車両として道路交通法に従って乗らなければならないことを理解している生徒は86.0%から91.6%に増えた。

今回の交通安全教育の取組を通じて、交通安全に関する知識・理解度は向上した。しかし、知識として身に付けたものをどう実践するかが重要である。交通ルールを守っているかに対し、「いつも守っている」との回答は18.1%から17.2%に減り、

「守っていない」は0.2%から0.6%に増えた。今回の事業で交通ルールの知識・理解が深まったことにより、改めて交通ルールが守られていないことに気付いた生徒が増えたためと考えられる。実際「守っていない」と答えた0.6%の生徒の意識を変える取組や、そうした事故の危険を持つ生徒に対しての働き掛けや指導方法の検討が必要である。

5. 成果と今後の課題

(1) 成果

本年度に実施した指導や活動を通じて、生徒一人一人が、交通ルールや交通マナーについて交通安全マップやルール・マナーブック、標語、ビデオ制作などいろいろな場面で考えてきたことは、交通安全意識の高揚に大きな成果を上げることにつながった。また、地域の関係機関との連携も綿密なものとすることができた。

豊川警察署から、本校は「自転車安全モデル校」の指定を受け、多方面にわたり協力を得ることができた。さらに、市役所や地元の交通隊の方との連携体制が構築されたことも大きな成果であった。特に毎朝生徒の登校の様子を見守り、指導を受けた国府地区交通安全指導隊の方からは、会議の中で、「高校生の自転車マナーで気になる点」や「モデル校になっているためか自信を持って登校しているように感じられる」など貴重な意見を得ることができた。

次は主な活動の成果である。

①「交通安全マップの作成」

- ・生徒が各自の通学路の危険箇所の確認を行うことができた。
- ・地図にまとめる作業により、危険箇所や安全に対する配慮等、新たな発見があった。
- ・マップを小中学校・市役所・警察署等に配布することにより地域の交通安全意識向上に役立てることができた。

②「自転車乗車のルール・マナー集の作成」

- ・生徒が事故事例の原因を考えることで、交通事故を防ぐための行動と発生時の対処法について確認することができた。
- ・班やクラスで話し合うことで、自分の気付かなかった交通安全のマナー等について確認することができた。
- ・「ルール・マナーブック」を小中学校・市役所・警察署等に配布することにより地域の交通安全活動に役立てることができた。

③「交通安全啓発ビデオの制作」

- ・生徒自作による交通安全啓発ビデオを作成す

ることにより、交通安全に対する意識を深めることができた。

- ・校内撮影に限定する等の制約の中にあっても生徒たちの様々な工夫により、完成度の高い作品を完成させることができた。今後は校外における交通安全啓発活動に活用する予定である。

④「愛知県警察本部による自転車安全運転指導」

- ・二人乗りや傘差し運転等危険運転を生徒が実際に体験した。生徒の書いたワークシートからも、危険な状況を目の当たりにして、自転車乗車マナーを見直すきっかけとなったことが分かった。
- ・教員の指導とは違った制服の警察官による交通安全指導は、普段とは違う雰囲気の中で実施され、緊張して話を聞くことができた。

⑤「文化祭における交通安全コーナーの設置」

生徒のみならず、保護者や警察署、市役所等、予想以上の来場者があり、ゲーム等を楽しみながら交通安全について考えることができた。

⑥「交通安全教育推進委員会会議の開催」

警察署、市役所、地域の交通指導隊、自動車教習所、教育委員会、小中学校の交通安全担当者が7月と12月の2回本校に集まり、情報交換や連携の在り方を検討した。

- ・今回の事業の中で地域との連携の窓口として、多くの情報の収集や発信を行うことができた。
- ・これまでは、あまり連携を図ってこなかった機関との相互関係を深めることができた。
- ・地域と連携を図った活動が、生徒の安全な行動や意識の向上に大きく役立つことが分かった。また、教員が客観的に生徒の様子を知る上でも、こうした推進委員会を通じた連携・協力は非常に効果的であった。

(2) 今後の課題

本年度の取組では、主に地域との連携の在り方について検討し実践してきた。推進委員会会議の中でも、生徒の自転車利用時の交通ルールの無視や交通マナーの低下に関する意見が多く出され、自転車の乗り方について、学校の指導を強く期待している状況にあると思われる。

また、アンケートの結果からも高校生は知識として自転車は安全に乗らなければならないことは理解していても、実際の交通場面になると、なかなか実践されないのが現実である。教室での知的な理解だけを詰め込んでもその実践化はあまり期待できない。生徒会や総合的な学習の時間の活動等生徒の自主的な活動など地域と連携を図った活動を通じて実践化を進めることが効果的だと考え

られる。生徒が地域の人々と直接接することで、自転車の交通ルールや交通マナーの大切さを実感することができる。実際、市役所、警察署等との連携では、交通担当者を介しスムーズに進めることができた。しかし、小中学校との連携においては立案段階で、相手校の年間安全指導計画全体に影響を与えるため、単年度の取組では困難な面が多く、数年かけて構築していく必要がある。自作ビデオやルール・マナーブック、交通安全マップ等を活用し、地元の小中学校で本校生徒から後輩達に交通安全を直接呼び掛けることができれば、相互に多大な効果が期待できる。

また、地域の交通安全活動等に参加したり、学校の文化祭に今回の交通安全教育事業の成果を発表する企画を立て、地域の人々を招待する等の交流からも生徒の規範意識や交通マナーの向上を図ることができる。

したがって、こうした活動を推進するための学校としての体制を整え、生徒の活動を中心として関係機関等との連携を図って推進することが必要であり、ぜひ実現させていきたい。

(3) 成果の普及活動

今後は、校内における交通安全指導を更に充実・発展させ、その成果を文化祭等で発表する機会を継続して計画するとともに、「マナー・ルールブック」や「交通安全マップ」を地域の関係機関に配布し、交通安全活動での利用を促進していきたい。また、本校ホームページに掲載し情報を発信していく予定である。さらに、「交通安全ビデオ」については、豊川市から、来年度の市交通安全大会において「高校における交通安全教育の取組」と題して、広く市民に発表するように依頼されている。こうした機会を積極的に利用し、成果を発表するとともに、本事業において構築された関係機関との連携を更に深め、地域と一体となった交通安全活動を展開していきたいと考えている。

ふじさわにし
神奈川県立藤沢西高等学校（全日制）

副題 イ 「自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する指導内容及び指導方法」に関する事例

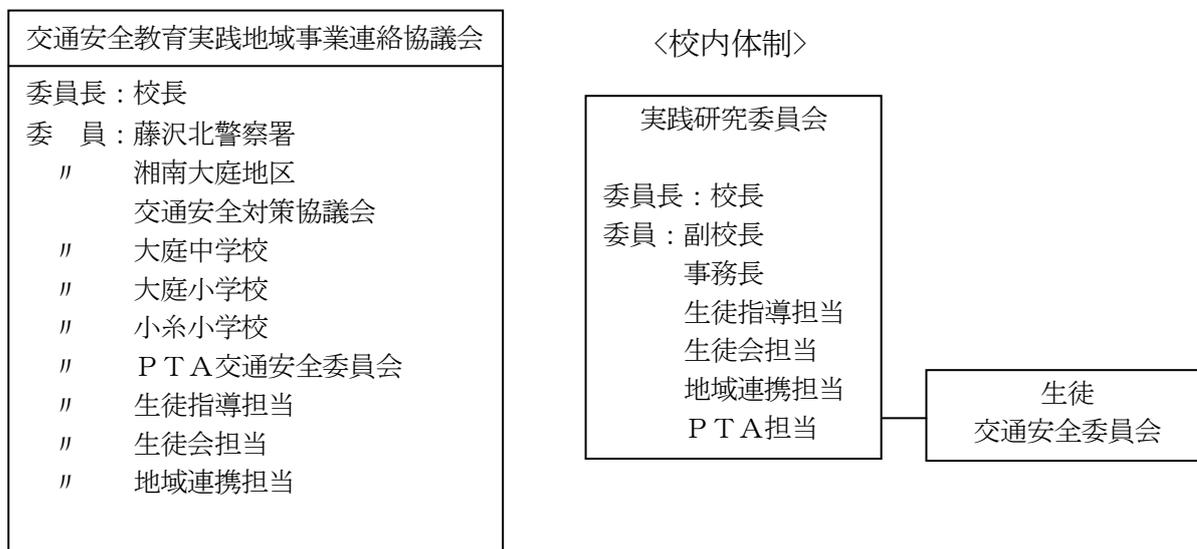
1. 取組テーマ

- (1) 主題 : 道路交通法の改正に伴う今後における自転車の安全指導の進め方
- (2) 副題 : イ 自転車の特性と安全運転に必要な知識・技能に関する指導内容及び指導方法
- (3) 副題設定の理由

本校は自転車通学生が約8割おり、丘の上に校舎があるので、下校時に猛スピードで下る自転車による事故や、近隣からの苦情（自転車走行について）が増えている。近隣の鎌倉市の海岸沿いの2校は交通の危険性をかんがみて自転車通学を禁じていることに比べると、本校の状況は自転車走行の教育は必須であるといえる。自転車の事故を教育心理学的な側面から見れば生徒の人間的な未熟さが大きく、簡単にいえば先を読むとか思いやりといった人間的成長も視野に入れた交通安全教育を目指すべきと考えられる。

以上のことを踏まえた上で本テーマを選ぶに至った。

2. 実施体制



3. 取組の実施状況

今年度の実施計画は、これまでの取組の一層の充実を図るとともに、新たに「交通安全教育実践地域事業連絡協議会」を発足し、地域と連携した交通安全指導を行っていくこととした。

本校の約8割弱の生徒は自転車を通学に利用しており、そのうちの約1割が自転車乗車中に交通事故に遭っていることから、自転車に関わる意識や実態を把握して、安全運転の実技講習会や講演会を開催した。

自転車の安全教育を進める上で大切なことは交通マナーの育成であり、他者を思いやる心であるという基本理念のもとに交通安全活動を実施した。新しく生徒の交通安全委員会を設置することとし、平素からの啓発活動や講演会、実技指導講習会を通じて、また、地域との連携活動の協力を得ることにより生徒の内発的動機付けが芽生えることを目標とした。

(1) 副題イについての取組

道路交通法の改正にかかわらず、以前から生徒の自転車安全運転指導に取り組んできたが、道路交通法改正を契機として、安全運転の知識等を指導することができる。この機会を逃さずに生徒の交通安全への関心を、自転車に向けさせるため、生徒の交通安全委員会を設けたり、自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する講演会や実技講習会を実施して生徒の理解を深めることができた。

①「交通安全委員会の設置」

生徒会の委員会組織に新たに交通安全委員会を設置して、道路交通法の改正点を生徒各自が確認する情報の発信、及び校内での交通安全運動に関わる行事の中心的な役割を担う活動をさせた。

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
生徒会活動
- b 活動日時等
課外活動
- c 指導対象生徒の学年等
交通安全委員（全学年全クラスから2名以上）
- d 指導者等
生徒指導・支援グループ生活指導担当

イ 事前の準備

交通安全研究指定校になるのを受け、生徒会担当と協議し委員会の設置を提案した。

ウ 活動内容

- ・交通安全に関する広報活動
- ・鎌倉・湘南地区の交通安全高校生・PTA大会への参加
- ・交通安全関係行事での企画・運営
- ・交通安全街頭指導にPTA交通安全委員と共に参加

②「交通安全街頭指導」

教職員及びPTA交通安全委員会が合同で、登下校時の自転車指導を行った。

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
教職員・PTA交通安全委員会合同活動
- b 活動日時等
日時：平成20年4月23日～25日
午前8時30分～9時
午後3時～3時30分
- c 指導対象生徒の学年等
自転車通学生
- d 指導者等
教職員・PTA交通安全委員会

イ 事前の準備

- ・生活指導担当が全教職員の当番表を作成
- ・PTA交通安全委員会が保護者の当番表を作成

ウ 活動内容

当番にあたった教職員及びPTA交通安全委員会の担当者は、学校近くの交差点3箇所いずれかに立ち、登下校する自転車の生徒へ声を掛けて注意を促した。

③「第1回交通安全教室（1年生対象の交通安全指導）」

神奈川県職員である、くらし安全指導員に講師を依頼して、体育館で交通安全の講演会を開催した。

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
学年行事・ホームルーム活動
事前にホームルームで交通安全のプリントを読ませ、事後にはアンケートを行った。
- b 活動日時等
日時：平成20年5月2日、第5校時
- c 指導対象生徒の学年等
1年生
- d 指導者等
くらし安全指導員・1年生担当教員

イ 事前の準備

体育館において講演会を行うための準備を行った。

ウ 活動内容

1年生対象に体育館でスライドを交えた講義を行った。その後、生徒にホームルームでアンケートに記入させ、学習内容をまとめさせた。

- ・正しい自転車の乗り方
- ・自転車の乗車マナー
- ・自転車事故について
- ・自転車事故と賠償責任について

④「自転車点検」

生徒が自転車の整備をほとんど行っていないことを心配したPTAが、自転車店の協力を得て生徒の自転車の安全点検を5年前から行っている。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

PTA活動

b 活動日時等

日時：平成20年6月11日～13日
午前9時30分～11時

c 指導対象生徒の学年等

自転車通学生

d 指導者等

PTA交通安全委員会

イ 事前の準備

前日までに生徒に自転車の鍵に付ける荷札を配る。荷札には名前とクラスを明記しておく。



ウ 活動内容

- ・生徒は名前が書かれた荷札を自転車の鍵に付けたまま、鍵を掛けずに教室に行き授業を受ける。
- ・PTA交通安全委員は自転車の整備ができていないか点検し、点検カードに記入してから鍵を掛け、その鍵と点検カードを担当に渡し生徒に返した。
- ・担任から点検カードを渡された生徒は整備の見直しの材料にした。

⑤「交通安全街頭指導」(地域連携)

地域と連携した交通安全街頭指導を地域の小中学校の校門近くで行った。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

教職員、PTA交通安全委員会と生徒会
合同活動

b 活動日時等

大庭小学校・小糸小学校・大庭中学校
日時：平成20年9月22日～26日
午前8時30分～9時

c 指導対象生徒の学年等

近隣の小中学生

d 指導者等

教職員・PTA交通安全委員会
本校生徒会・交通安全委員会

イ 事前の準備

当番表の作成

小中学生への声の掛け方や指導法等の確認

ウ 活動内容

教職員及びPTA交通安全委員会の担当者と交通安全委員の生徒は、学校近くの小中学校の近隣で、登校する小中学生に交通安全を呼び掛けた。

⑥「交通安全講演会」演題：自転車の安全運転に詳しい交通評論家を講師に依頼して、体育館で交通安全の講演会を開催した。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

学校行事・ホームルーム活動

学習を深めさせるために、講演会を聞いた後、ホームルームで感想や意見を出し合い感想文を作成させた。学校行事とホームルーム活動を連携させて実施した。

b 活動日時等

日時：平成20年10月8日

c 指導対象生徒の学年等

3年生

d 指導者等

実践研究委員会、交通評論家

イ 事前の準備

外部講師を招聘し体育館で講演会のできる準備をした。

ウ 活動内容

3年生全員は体育館で自転車と社会との関わりについて興味深い講演を聞いた。ホームルームで感想を発表し、感想文を書かせた。

生徒の感想は、「自転車は車両であって、くるま社会の一員であることを改めて知ることができた」「自転車で人身事故を起こし、相手を死亡させ場合、億という補償になることを聞き大変驚いた」など反響が大きかった。

⑦「平成20年度鎌倉・湘南地区交通安全高校生・PTA大会」への参加

この地域恒例の大会に以前は生徒会役員が参加していたが、今年度は交通安全委員がPTAの交通安全委員と共に参加した。事前に校内で交通安全ポスターの募集を呼び掛けた。

大会テーマは「交通安全 ～私たちが主役～」

生徒はこの大会に参加して、自転車の乗り方のマナーや交通事故が、他の学校でも大きな問題になっていることを知り、改めて取組の大切さを感じたようだ。

PTA交通安全委員も、この大会に参加して交通マナーの向上には、まず大人が手本を示さなければならないことを気付かされたようだった。

生徒はこの大会で学んだことを、各ホームルームでクラスの生徒に報告した。

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
生徒会活動・PTA活動
- b 活動日時等
日時：平成20年11月12日
- c 指導対象生徒の学年等
生徒の交通安全委員
PTAの交通安全委員
- d 指導者等
生活指導担当教職員

⑧「第2回交通安全教室（1年生対象交通安全指導）」

神奈川県職員である、くらし安全指導員に指導を依頼し、本校のグラウンドで自転車の実技指導の交通安全教室を開催した。

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
学年行事・ホームルーム活動
交通安全委員を中心に、各クラスで実際に実技を受ける生徒や計時係りを決めた。
- b 活動日時等
日時：平成20年11月21日
第3・4校時
- c 指導対象生徒の学年等
1年生
- d 指導者等
くらし安全指導員・1年生担当の教員

イ 事前の準備

グラウンドにおいて交通安全教室を行うための準備として、自動車の死角体験用の十字路の道路ラインやブレーキ体験用のラインの設置等を行った。

ウ 活動内容

1年生対象にグラウンドで正しい自転車の乗り方を通じて事故に遭わない、遭わせないという自覚を持たせた。

・死角体験

自動車の運転席から自転車や歩行者はどのように見え、巻き込み事故はどのようにして起こるのかを体験した。

・狭い通路体験

幅の狭い板の上や波状路を自転車で走り、バランスを取るのがいかに大変かを体験した。



・ブレーキ・スラローム体験

自転車はスピードを出すとどのくらいの距離で止まれるのか、片手でスラローム走行をすると両手の時とどのくらいのタイムの差があるかを体験した。

・教室に戻り、実技体験から学んだことをアンケートに各自で記入した。

アンケート結果によると、生徒が一番学んだことは、狭い道でバランスを取ることの難しさと片手運転の危険性だった。自動車の死角体験は将来、自動車を運転する立場になったときに役立つと考えられる。

4. アンケート調査の分析・考察

本校生徒の約8割弱の生徒が自転車を通学に利用していて、そのうちの約1割が自転車乗車中に交通事故に遭っているという状況がある。そこで生徒の自転車に関わる意識や実態を把握するために7月と10月の2回、全校生徒を対象にアンケート調査を実施した。

アンケートの結果から、交通安全意識や交通マナー、交通ルール等についてこれまで漠然としていたものが、客観的な数字として捉えることができた。生徒が交通ルールを正しく理解し、日常の安全意識を確認し、事故を未然に防止することができるようにアンケートの結果を活用した。

(1) 7月調査結果の考察と活用

7月に実施した第1回目のアンケートによれば、自宅から駅まで利用するを含めると、約8割が通

学で自転車を利用しており、4月から7月までの約4か月の間の交通事故経験者は約1割である。さらに、通学中におけるひやり体験者も5割弱で、その主な場所は、「交差点」が7割弱を占め、「路地」も3割弱あることが注目される。また、歩道上でのひやり体験者も2割弱で、歩行者に対する加害事故に結びつく可能性も考えられるので、身近な生活道路での交通ルールに従った自転車の安全な乗り方の指導が必要である。

交通安全意識については、高校生が交通ルールを守らない理由を、「自分が安全と判断すればよいから」(31.8%)「大人も守っていないから」(25.2%)を合わせると6割弱となり、多くの生徒は自分に都合のよい判断をしていることが分かる。また、交通違反が起こりやすいのは、「急いでいるとき」(61.0%)が多く、登校時など時間的な余裕のない状況での交通安全意識の低下に起因している。

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策としては、「交通取締の強化」(33.2%)と「罰則の強化」(14.3%)を合わせて5割弱となり、規制的な対策に依存しようとする姿勢が感じられる。しかし、「交通安全教育の充実」(30.6%)が約3割あることから、更に今後の交通安全教育の充実が重要である。交通ルールを守っているかについて、「概ね交通ルールを守っている」(いつも11.7%、だいたい74.1%)の回答が9割弱あり、また、交通マナーについては、自転車で歩道を通行している(79.4%)理由として、「自転車の安全を確保するため」(34.5%)や「歩道が走りやすいから」(23.3%)を合わせて6割弱となることから、多くの生徒は車道通行の危険を回避したいと考えていることが分かる。その際、歩行者を優先しているかには、「概ね優先している」(いつも21.4%、だいたい59.2%)が8割を占めている。

以上の結果から自転車歩道通行以外の歩道通行の問題を除けば、交通マナーは概ね良いといえる。

交通ルール等に関する知識・理解については、自転車は車道の左端を通行することや、一時停止線での一時停止、斜め横断の禁止等については8~9割が理解している。しかし、歩行者がいる場合には横断歩道手前で一時停止することや、TSマークの付いた自転車で相手にけがをさせた場合、保険金が支払われることについての正解率はそれぞれ22.4%、19.6%と大変低い。また、歩行者に道を譲ってもらうためにベルを鳴らすことを「正しい」と答えた割合が3割強いるという結果は、生徒の8割が概ね歩行者を優先していると答えている結果と相反している。

こうした交通安全に関する一つ一つの知識と交通ルールを理解させ、また、自転車は車道通行が原則であり、高校生の自転車での歩道通行は、自転車歩道通行可の標識のない歩道では車道が危険な状態の時に限られていることなどを、日常から指導していくことが必要である。

アンケートの結果については、改善点の要点をまとめ全生徒に配布し、各クラスで担任が指導した。クラスの交通安全委員による安全意識に対する呼び掛けも行われた。

(2) 7月調査と10月調査結果の比較

第2回目のアンケートを10月に実施した。その結果を見ると、交通事故経験者、通学中でのひやり体験者が前回に比べてやや減少している。ひやり体験者の主な場所の割合は前回とほぼ同じで、「交差点」7割、「路地」3割強、「歩道」2割弱となっており、交差点での被害事故、歩行者に対する加害事故の可能性が続いているものと考えられる。

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策については、「交通取締の強化」(31.1%)と「罰則の強化」(16.3%)を合わせると前回同様5割弱となり、「交通安全教育の充実」も30.6%から31.3%と微増であった。交通安全意識の高揚を短期間で図ることは容易なことではないと改めて認識させられた。

交通マナーについては、「自転車で歩道通行している」が79.4%から70.8%に減少、自転車で歩道を通行している理由の「自転車歩道通行可の標識があるから」が10.7%から15.8%に増加、「歩道が走りやすいから」が23.3%から21.9%に少し減少している。

また、7月調査時と比べて、自転車で歩道を通るとき歩行者優先をするようになったかについて64.7%の生徒が「歩行者優先をするようになった」と答えている。交通ルール等に関する知識・理解については、TSマークの付いた自転車で相手にけがをさせた場合、保険金が支払われることを「知っている」が19.6%から49.9%に増加し、車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたときは、横断中の歩行者に衝突しないように走行するを「間違い」とした割合が22.4%から43.8%に倍増している。また、歩行者に道を譲ってもらうためにベルを鳴らすことを「正しい」と答えた生徒が34.9%から25.5%に減少し、自転車は自動車と同じ車両として、道路交通法に従って乗らなければならないことを理解している生徒は81.1%から89.9%に増えている。交通ルールを守っていませんかに対しても、「いつも守っている」の回答が

11.7%から 15.6%に増加し、「守っていない」も 2.9%から 1.8%に減少している。

以上の結果から判断すると、生徒の交通マナーに対する意識が少しずつ改善に向かっていると思われる。自転車の歩道通行に関して、自転車歩道通行可の標識のない歩道での通行は、車道が危険な状態のときに限られていることを理解させ、歩行者優先を第一に日常的に行動できるように指導を継続していく必要があるだろう。

5. 成果と今後の課題

(1) 成果

本年度に実施した交通安全教育に関する講演会や自転車実技指導、登下校時の交通安全指導、ホームルーム活動等を通じて、生徒及び教職員の交通安全や交通マナーに関する意識が改善に向かったことは収穫といえる。また、2回のアンケート調査を実施して、生徒の交通安全意識や交通マナー、交通ルールに関する実態を具体的に知ることができ、その後の指導に役立てることができたことは大きな成果である。

その主な成果は次のとおりである。

①「交通安全街頭指導（地域連携）－湘南大庭地交通安全キャンペーンの実施－」

9月中旬の1週間、交通安全指導は地域の藤沢北警察署の協力のもとに、学校周辺の交通安全街頭指導と合わせ登校時に近隣の小中学校へ生徒の交通安全委員を派遣して、小中学校の児童・生徒達にあいさつしながら、交通安全指導を実施した。本校生徒の交通安全に対する意識の向上に役立てることができた。

②「第1回交通安全教室（1年生）」「交通安全講演会（3年生）」

1年生は県くらし安全委員による講話を5月上旬に、3年生は交通評論家による講演会を10月上旬に実施した。交通マナーや交通ルール及び、交通事故の発生する具体的状況について学ぶことができ、その結果、生徒一人一人が登下校途上における交通安全意識を点検することができた。

③「第2回交通安全教室（1年生対象交通安全指導 自転車実技指導）」

天候の影響で当初の予定通りに実施することができず、何度も延期して11月に3つの体験を実施することができた。

- ・車の死角、巻き込み事故に関する体験
- ・2枚の板乗り、波状路の通行、狭い通路体験
- ・ブレーキ体験・スラローム体験

実施後の生徒の感想は、「運転者側の立場と歩行者や自転車・バイクの人の立場になって考えることで、事故が減ることを知った」、「急ブレーキをかけても2～5m位は進んでしまうことが分かったので、なるべくスピードを出さず、前々からゆっくりブレーキをかけようと思った」など、多くの感想があった。話だけでなく、実際に巻き込み事故の危険性を目で見て学ぶことができ、交通安全意識向上に大いに役立ったと考えられる。

(2) 今後の課題

本事業を進める中で、生徒の交通安全に対する知識・理解の状況を把握することができ、生徒一人一人が交通安全や交通マナーについて自分のこととして考える良い機会が持てたと思う。アンケート結果による改善点を担任が各クラスで指導した結果、今まで知らなかった交通ルールや交通マナーに関して、具体的に理解し、改善に向けて前進したことは大きな成果といえる。

しかし、生徒の内面からの交通安全意識を育てるには繰り返し指導する必要がある。

生徒が達成感を味わえるような交通安全教育について、また、生徒の交通安全意識を一時的なものだけでなく、持続的で定着したものにするにはどのようなことが必要なのか、厳しい交通状況の中、自転車で通学している生徒の自転車安全運転能力を更に高めるには、どのような指導が必要なのか等について学校全体の取組として、実践していくことが必要であると考えている。

(3) 成果の普及活動

- ①交通安全研究会で発表する。
- ②地域の交通安全教育実践地域事業連絡協議会で紹介する。
- ③鎌倉・湘南地区交通安全・PTA大会で発表する。
- ④本校のホームページで活動を紹介する。

かわにしめいほう
兵庫県立川西明峰高等学校（全日制）

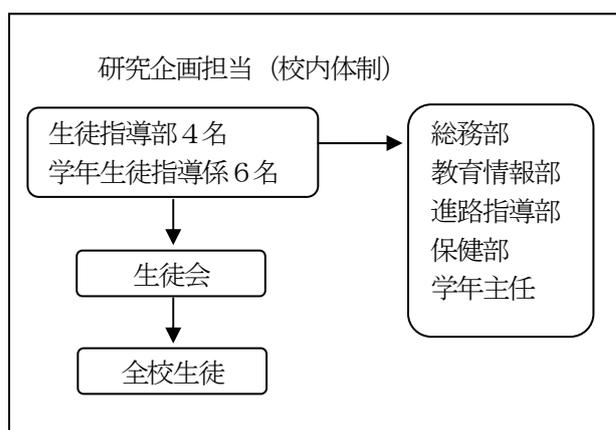
副題 ウ 「交通事故の責任や補償に関する指導内容と指導方法」に関する事例

1. 取組テーマ

- (1) **主題** : 道路交通法の改正に伴う今後における自転車の安全指導の進め方
- (2) **副題** :
 - ア 自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域（小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等の関係機関・団体等）の連携の在り方
 - ウ 交通事故の責任や補償に関する指導内容と指導方法
 - エ 交通事故発生時の応急手当（心肺蘇生法、AEDなど）の知識・技能及び事後措置に関する指導内容と指導方法
- (3) **副題設定の理由** :
 - ア 地域から、下校時の自転車のスピードの出し過ぎ、二人乗り、並列走行、無断駐輪等、苦情が数多く寄せられる。家庭や地域との情報交換や警察署等の関係諸機関による講演会等を通じて、自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得を図る。また、身近な交通環境における様々な危険を予測し、的確に回避する態度や能力を養う。
 - ウ 本校生徒の自転車事故件数は毎年 10 件程度であるが、加害事故割合の増加が顕著である。事故を起こした自転車に対する責任を問うケースも増加しており、講演会等を通じて事故が発生した際の責任や事故に伴う補償に関する理解を図る。
 - エ 保健部とも連携し、実技指導を交えて交通事故発生時の応急手当等の対処方法の指導徹底を図る。

2. 実施体制

交通安全教育推進委員会	
委員長	校長
副委員長	教頭
委員	兵庫県教育委員会 川西市教育委員会 兵庫県川西警察署交通第1課 兵庫県立川西明峰高等学校学校評議会 兵庫県立川西明峰高等学校PTA 明峰小学校区コミュニティー 川西市明峰、中央、南地区補導委員会 生徒指導部



3. 取組の実施状況

交通安全意識と交通マナーの向上に努め、自他の生命の尊重という基本理念に立って、生徒の発達段階に応じた交通安全教育を推進することを目標とした。中でも、安全に自転車に乗る方法を習得すること、法令を遵守して自転車に乗ること、交通マナーを向上させること、自転車を運転する際に危険を予測すること、自転車で加害事故を起こした際の責任についての理解を深めること、AEDを用いた心肺蘇生を行う必要がある場合の対処法を学ぶことを目的として、以下の事業に取り組んだ。

(1) 副題アについての取組

生徒会活動及び風紀委員会活動の一環に交通安全運動を取り入れ、実際に生徒が登校してくる場面において、生徒自身の活動を通じて、交通安全の意識を高揚させ、交通マナーの向上を図るために、次の取組を行った。

①「生徒による交通安全指導」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

生徒会活動

b 活動日時等

平成20年10月及び11月の考査期間中を除く毎週木曜日の朝8時15分から8時35分まで、学校前の通学路上で活動を行った。

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒

d 指導者等

交通安全教育推進委員会の教員

イ 事前の準備

7月に、交通標語を記したウィンドブレーカーとのぼり旗を製作するために、全校生徒対象に交通標語の募集を行った。夏季休業中に生徒会役員が交通標語を選定し、ウィンドブレーカー用に「油断した その一言じゃ 済まされない」、のぼり旗用に「よそ見した 心の隙が 事故を呼ぶ」の2つの標語を採用した。9月に、生徒会執行部役員及びホームルームの風紀委員で構成する「通学マナーアップ推進委員会」を立ち上げた。10月中旬に委員会を開き、交通安全、特に法令を遵守しマナーに配慮した自転車の乗り方に関する注意事項、及び朝の立ち当番に関する役割分担の説明を行った。単にウィンドブレーカーを着てのぼり旗を持って立っているのではなく、自転車で右側通行をしている生徒、自転車を押して車道を歩いている生徒等、危険な行為をしている生徒に対して、正

しい通行をするように声を掛けるようにする、という指示を与えた。

ウ 活動内容

集合・点呼の後、通学路の道路沿いに4～5mおきになるように立ち位置を指示し、ウィンドブレーカーを着用し、のぼり旗を持って活動に入った。指導に当たる教員が随時巡回し、生徒が注意しきれない部分、及び生徒が注意しても



聞こうとしない生徒の指導を行った。また、PTA役員は、校門付近及び学校から離れていて



生徒が立つことができず、交通量が多い交差点に立ち、生徒達が登校してくる様子を観察し、声を掛けた。

②「生徒による交通安全マップの作成」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

生徒会活動

b 活動日時等

平成20年7月

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒

d 指導者等

生徒指導部教員

イ 事前の準備

夏季休業が始まるまでに、全校生徒に学校周辺の道路地図を配布し、自転車に乗っているときに危険を感じた場所を記入させて回収した。

ウ 活動内容

生徒会執行部役員が、夏季休業中に、回収した地図を1枚の地図にまとめた。それを2部作成し、完成した地図を「ヒヤリマップ」と名付けた。2部とも9月1日から生徒昇降口に掲示し、始業式の際に、「ヒヤリマップ」を掲示していることを連絡し、特に多くの生徒が危険性を感じた場所を2～3箇所取り上げ、口頭で説明した。さらに、11月20日に全校生徒を集め、パワーポイントを使用して地図上の危険と思われる地点を写し、どのような危険を感じたかを具体的に説明し、理解を深めさせた。

(2) 副題ウについての取組

近年、自転車による加害事故に関する話題が取り上げられることが多くなっている。本校でも年に数件の加害事故が発生しており、事故に対する責任を問われるケースも出てきている。講演会等を通じて事故が発生した際の責任や事故に伴う補償に関する理解を図ることを目的として次の事業を行った。

①「自転車運転中における加害事故に関する指導」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

学校行事

b 活動日時等

平成20年9月1日、本校体育館で実施。

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒

d 指導者等

校内研究企画担当者

イ 事前の準備

夏季休業中に兵庫県交通事故相談所に赴き、相談担当者から自転車による加害事故に関する判例等の資料を収集した。

ウ 活動内容

始業式終了後、加害事故を起こした際に生じる賠償責任等について指導を行った。特に強調した点は、高校生の年代は「責任能力はあるが、経済能力がない、」という点である。「賠償に伴う加害事故を起こした際は、保護者にその責任が転嫁される。ときには何千万円という高額の賠償金が発生する場合もある。そのような場合は、学校生活を継続することすら困難になる。」ということについて、交通事故相談所で説明を受けたいくつかの事例を具体的に上げながら指導を行った。

②交通安全講話「交通事故とその責任 - 高校生の安全のために -」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

学校行事

b 活動日時等

平成20年10月2日

11時～12時、本校体育館で実施した。

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒

d 指導者等

日本損害保険協会近畿支部より派遣の講師

イ 事前の準備

講演会を開催するために、日本自動車教育振興財団の講師派遣制度を利用して講師派遣の依頼を行った。受諾の連絡を受けた後、生徒の意識の変化を調査するため、講演会の内容に関するアンケートを作成した。

ウ 活動内容

生徒を体育館に集め、講演会を開催した。終了後、ホームルームで生徒にアンケートを記入させた。アンケート終了後、ホームルームの風紀委員が集計を行い、学校全体の集計を生徒会執行部役員が行った。

エ アンケートの分析 (回答者数 648名)

各学年及び学校全体での集計を行ったが、いずれもほぼ同じ傾向を示した。

＜アンケート＞	
講演会の内容は今後自分たちが自転車を運転する際の参考になりましたか。	
かなり参考になった	33%
少し参考になった	55%
あまり参考にならなかった	8%
ほとんど参考にならなかった	4%

主な項目の中で、講演会の内容が参考になったかに対して、9割弱が参考になったと答えている。具体的には、交通ルールを守ることや保険に加入していることの重要性、事故を起こした際の対応の仕方を挙げている。また、加害者になった際の賠償金の額の多さを挙げた生徒も多かった。自転車に乗っているときは、被害者になる可能性だけでなく、加害者になる可能性もあるということを再認識したようである。

＜アンケート＞	
講演会で初めて気が付いたことはありましたか。	
あった	37%
なかった	63%

講演会で気が付いたことがあったかに対しては、なかったという生徒が6割強を占めた。これは、交通ルールの遵守等、保険の内容に関すること以外は、普段から指導している内容とほぼ同じであったためと考えられる。参考になったと答えた生徒が挙げた具体的な内容は、高校生が事故を起こしたからといって簡単に許されるものではなく、ときには高額の賠償金が発生することや、違反したときの罰金の高額さ等であった。

＜アンケート＞	
講演会を聞いて、今後自分の乗り方が変わりますか。	
かなり変わる	17%
少し変わる	54%
あまり変わらない	16%
ほとんど変わらない	13%

講演会后、今後は乗り方が変わると思うかに対しては、変わると思うと答えた生徒が約6割であった。今まで以上に歩行者に注意するという内容が多数を占め、安全運転に関する意識の高揚が感じられた。

全体の感想として、改めて事故の恐ろしさを感じた等、事故に関する記述が多かった。「分かっているもなかなか変わらないし、変えられない人も多いと思う」という意見があり、今後の指導の在り方を考えさせられた。

③「教科の中でのディベート」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

科目「国語表現」の「表現の実践」の単元の中で、「論理的に話す」という狙いを達成するための学習として取り組ませることとした。

b 活動日時等

平成20年11月25日、第1校時

c 指導対象生徒の学年等

3年生授業選択者37名

d 指導者等

授業担当者(本校国語科教員)

イ 事前の準備

3年生選択「国語表現」の授業の中でのディベートとして、「自転車に免許は必要である」をテーマとして討論を行うこととした。

ウ 活動内容

肯定側、否定側に分かれて立論、作戦タイム、反対尋問、反対尋問に対する反論を行った後、それぞれが最終弁論を行った。結果は肯定側の圧勝であった。なお、最終弁論の内容は以下のとおりである。

肯定側最終弁論

- ・自転車事故の発生件数が激増しており、取り締まり強化を望む意見もある。今以上効果的に取り締まるために免許制度は必要である。

否定側最終弁論

- ・免許制にしても交通事故は減少していないということは、自動車の運転免許の例を見ても明らかである。行政、個人ともに過度な負担を負わないためにも、免許制度は必要ない。

(3) 副題エについての取組

交通事故発生時の応急手当、特にAEDを使用する心肺蘇生が必要とされる際の知識及び使用法の習得を目的として次の事業を行った。

①「心肺蘇生法及びAED使用法講習」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

科目「保健」の「現代社会と健康」の単元で、「心肺蘇生法の原理及び手順の理解」を達成するために取り組ませることとした。

b 活動日時等

平成20年11月17日～21日の間、授業時間内に各ホームルーム教室で実施した。

c 指導対象生徒の学年等

1年生

d 指導者等

授業担当者(本校保健体育科教員)

イ 事前の準備

本校に設置されている2台のAEDと、川西南消防署より借用した3台のAED計5台と、本校が所有している成人蘇生トレーニング用人形8台を実習用に用意した。

ウ 活動内容

AEDを用いた心肺蘇生法の概略説明の後、実際的心肺蘇生法をDVDで見せた。終了後、クラスを6班に分け、4班はAEDを用いない心肺蘇生法の実習を行った。残り2班は、その中で2人1組となり、意識がない人を発見したという状況を設定し、1人が心肺蘇生を行う役、もう1人がAEDを取りに行く役というふうに分担し、2人で協力して蘇生に当たるという実習内容とした。2班ずつでAEDを使用していき、全員が両方の役を経験できるように実習を行った。



②「AEDを使用する心肺蘇生法講習」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

生徒会活動

b 活動日時等

平成20年11月21日放課後、本校体育館1階多目的教室にて実施した。

c 指導対象生徒の学年等

2年生及び3年生のホームルーム保健委員24名

d 指導者等

養護教員

交通安全教育推進委員会の教員

イ 事前の準備

本校に設置されている2台のAEDと、川西

南消防署より借用した3台のAED計5台と、本校が所有している成人蘇生トレーニング用人体形8台を実習用に用意した。

ウ 活動内容

AEDを用いた心肺蘇生法の概略説明の後、実際の心肺蘇生法をDVDで見せた。その後、意識がない人を発見したという場面を設定し、指導教員が見本を見せた後、2人1組で協力して蘇生に当たるという内容で実習を行った。

4. アンケート調査の分析・考察

7月に行ったアンケートの調査結果に基づき、本校生徒が自転車を運転している時の意識や行動について分析と考察を行った。また、10月に行った第2回目のアンケート結果を分析し、7月調査の結果と比較考察を行った。

(1) 7月調査結果の考察と活用

①交通マナー等について

日常的に歩道を走行している生徒が72.9%いる。自転車は車道を走行することが原則であるので、歩道走行が可能な歩道を走行する際の交通ルールを理解させる必要がある。歩道を走行する生徒は、「自転車の安全を確保するため」(39.9%)、「歩道が走りやすいから」(22.6%)を理由に挙げており、6割強の生徒が、車道を走行する危険を回避したいと考えているようである。その際、「歩行者を優先している」(いつも19.5%、だいたい55.4%)が7割強を占め、しかも「交通ルールを守っている」(いつも20.2%、だいたい70.5%)が9割を占めていることを見ると、安全確保の意識を持って歩道走行をしているように思われる。しかし、「みんなが通っているから」と答えた12.1%の生徒は何気なく歩道を走行していると考えられる。このような生徒が様々な問題を引き起こすと考えられ、交通マナー向上、交通ルール遵守の意識を高める指導が必要である。

②交通安全意識等について

高校生が交通ルールを守らない理由として、「自分が安全と判断すればよいから」(27.5%)、「自分だけは事故に遭わないと思うから」(18.5%)、「悪いと思っていないから」(18.2%)の3つを選んだ生徒が6割強となり、自分本位の判断で自転車を運転していると考えられる。「見つからなければよいと思うから」(17.9%)と「大人も守っていないから」(15.5%)を選んだ生徒が3割強おり、周囲に合わせて自転車を運転している生徒もいる。

交通違反はどんなときに一番起きやすいかに対して、「急いでいるとき」(61.6%)、「うっかり、ぼんやりしているとき」(20.5%)等、自転車の運転に集中していない状態を選択した生徒が8割強である。走行中は常に周囲に注意を払うという自覚を持たせる指導が必要である。

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策としては、「交通取締の強化」(30.4%)と「罰則の強化」(17.5%)を5割弱の生徒が選んでいる。また、「特に対策は必要ない」を選んだ生徒が22.3%おり、交通安全に関する意識を変えていく必要がある。なお、「交通安全教育の充実」という項目を選択した生徒が28.3%あり、教育の充実に取り組むことにより意識の高揚を図ることができるのではないかという可能性が示唆されている。

③交通に関する実態について

今年4月から7月までに、自転車運転中に交通事故に遭った生徒が10.4%存在し、さらに同時期の通学中にひやりとした経験をした生徒が49.2%存在する。その主な場所は「信号機のない交差点」が37.4%、「路地」が21.4%となっている。さらに、「坂道」でのひやり体験34.2%は、本校の立地場所から考えると本校の一つの特徴でもある。いずれも、このような場所は生活道路でもあり、さらに、「歩道」の13.9%という数字を合わせれば、かなりの生徒が歩行者に対する加害事故に結びつく可能性を持って走行しているといえよう。一時停止や徐行運転等、このような場所での交通ルールに則った運転を強く指導する必要があると考えられる。

④交通ルール等に関する知識・理解について

自転車は車道の左端を通行すること等、基本的な知識に関しては9割近い生徒が理解している。しかし、TSマークの保険や車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたとき、横断歩道上に横断しようとしている歩者がいるときの一時停止については8割近くが理解していない。さらに、歩道上でのベルの使用法や路側帯の通行及び歩道上でのすれ違い方に関しては半数程度しか理解しておらず、自転車も車両であるということに関しては1割強が理解していない。漠然とした知識ではなく、交通安全教育を通じてきちんとした知識を身に付けさせることが必要であると考えられる。

(2) 7月調査と10月調査結果の比較

①交通マナー等について

7月調査と比較して、日常的に歩道を走行している生徒が75.9%と若干増加した。歩道を通

行していると答えた生徒のうち、62.8%が歩行者優先を意識するようになったと答えている。また、交通ルールを守っているかに対し、「あまり守っていない」「守っていない」生徒の割合の合計が7月調査の8.3%から5.9%に減少しており、様々な取組の成果がうかがえる。歩道走行に関しては、自分の安全を確保するための方策と考えられるが、更なる交通ルール遵守と交通マナーの向上を図る必要がある。

②交通安全意識等について

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策として、「交通取締の強化」と「罰則の強化」を選択した生徒の割合が47.9%から43.4%へ減少した。交通安全に対する意識が、他方本願的傾向から自らの意識変革へと変化したように思われる。

③交通に関する実態について

7月調査から10月調査までの間に事故に遭った生徒の割合が3.2ポイント減少した。また、ひやり体験をした生徒の割合も16.6ポイント減少した。交通安全に対する意識の高まりの結果と考えられる。

ひやり体験をした場所は、「路地」や「歩道」で減少、「信号機がある交差点」がほぼ同数、「坂道」が若干増加であるのに比べ、「信号機のない交差点」での数字が11.8ポイント増加している。今回の調査には夏季休業期間が含まれており、通常の学校生活を送っている時期とは違う要因が含まれているためとも考えられる。ただ、いつ、いかなる場合でも交通安全意識を持つという注意を喚起する指導が必要とされよう。

④交通ルールに関する知識・理解について

自転車は車道の左側を通行する等、基本的と思われる知識に関する結果に関してはほぼ変化がなかった。TSマークの保険を知っていると答えた生徒が21.9ポイント増加して4割強となったが、他の項目に関してはいずれも10ポイント以内の増加に留まった。7月調査で理解度が低かった、車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたとき、横断歩道上に横断しようとしている歩者がいるときの一時停止については、正解率は5.6ポイント上昇したものの、依然として24.0%しか理解しておらず、繰り返し指導する必要性を痛感した。

則って走行しなければならないという意識が深まった。さらに、乗車マナーの向上も見られ、地域からの苦情が激減した。

- ②視覚的に注意を喚起すべき地点を確認することができ、有効な危険予測の指導ができた。
- ③AEDを用いた心肺蘇生法を学習することを通じて、生命を守ることにに対する意識付けができ、万一のときに対する心構えができた。
- ④加害事故を引き起こした際は自動車と同じ責任が発生するということに対する理解が深まった。高校生であっても、加害事故を引き起こすほどの程度の責任を負わなければならないかということを具体的に学習することができ、交通安全に対する意識の高揚を図ることができた。

(2) 今後の課題

学校付近での交通ルール遵守・交通マナー向上は見られるが、学校から離れたときの様子は、様々な機会に報告される実態から判断すると、依然として大きな変化はない。知識は持っていても、実践には活かされておらず、習慣化していない現状が存在する。知識を理解させるだけでなく、普段から実践することのできる指導法を模索していくことが今後の課題である。また、教科で行ったダイアリーの取組を、いかに学校規模につなげるかに関しても研究の余地が残されている。

(3) 成果の普及活動

- ①本校ホームページに活動の様子を掲載した。
- ②PTA及び地域の会合で活動報告を行った。
- ③生徒向けパンフレットの作成及び配布を行う。

5. 成果と今後の課題

(1) 成果

- ①今まで何気なく乗っていた自転車が、車両の一種であり、交通ルールを理解し、交通ルールに

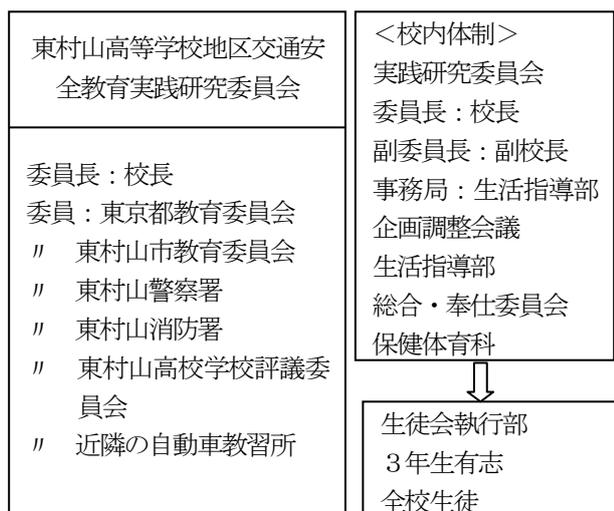
ひがしむらやま
東京都立東村山高等学校（全日制）

副題 エ 「交通事故発生時の応急手当（心肺蘇生法、AEDなど）の知識・技能及び事後措置に関する指導内容と指導方法」に関する事例

1. 取組テーマ

- (1) 主題：道路交通法の改正に伴う今後における自転車の安全指導の進め方
- (2) 副題：ア 自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域（小中学校、自治会、警察署、自動車教習所等の関係機関・団体等）の連携の在り方
 エ 交通事故発生時の応急手当（心肺蘇生法、AEDなど）の知識・技能及び事後措置に関する指導内容と指導方法
 オ 各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の有機的な連携を図った指導計画とその具体的指導の在り方
- (3) 副題設定の理由
 ア 本校生徒は、通学に自転車を利用する割合が高く、登下校時には学校周辺、駅周辺において幅広い年齢層と公道で接している。東村山警察署と連携したセーフティー教室を継続・発展させ、登下校指導において地域との連携を取ればより効果的で、地域の交通安全にも貢献することができる。
 エ 万一の場合に備えて応急手当の知識・技能を習得しておくことは、今後の交通社会の中で暮らす一員として必要とされる能力で、高校在学中にその基礎を習得させておきたい。
 オ 交通安全指導は、高校生活のあらゆる場面・機会を利用して日常的に行われるべきで、行事や集会のみならず、教科・特別活動・総合的な学習の時間などで連携を図った学校内の組織づくりを行う。

2. 実施体制



本事業は、東村山高等学校地区実践研究委員会を、委員長を学校長、副委員長を副校長、事務局を生活指導部主幹として組織した。校内研究組織として、学校経営に関わる場所では企画調整委員を中心に、生活指導部、保健部、保健体育科、総合・奉仕委員会が主に実施した。地域の関連機関としては、東村山市教育委員会、東村山警察署、東村山消防署、東村山高校学校評議委員会、近隣の自動車教習所より研究の助言、教職員指導、講演講師の協力を得た。委員会と全校生徒の間に、生徒会執行部と3年生の有志を置き、本事業に関わる諸活動のほか、朝の登校時指導に教員と共に立ち、交通安全の呼び掛けと駐輪指導等に当たった。

3. 取組の実施状況

平成 20 年 6 月 1 日から改正道路交通法が施行された。これに伴い、通学に自転車を利用する生徒の割合が高い本校は、自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの周知と徹底が必要であった。安全に登下校し、今後も自転車の安全乗車を習慣化・定着化させるために、交通ルールの習得と遵守、歩行者等に配慮した交通マナーの実践を目的とし事業を行った。

(1) 副題アについての取組

本校は最寄り駅から 1 km の立地で、駅から徒歩圏内にあるが、市内中学校出身者や隣接市内中学校出身者も多く、全校生徒の約 75% が自転車通学をしている。学校周辺には保育園、小学校、中学校があり、自転車通学生、近隣住民も含め幅広い年齢層と公道で接する機会がある。学校前の鷹の道という旧道の歩道は狭く、特に登校時には、生徒が集中する時間帯があり、一般車両や歩行者との事故やトラブルが懸念される。

地域の交通安全にも貢献することを目的とし、地域と連携して自転車に関する交通ルールや交通マナーの指導を行うため、以下の事業を行った。

① 「登校時通学路指導、駐輪指導」

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
登校時における生活指導
- b 活動日時等
長期休業中を除く通年
8 時 15 分 ～ 9 時
正門・西門・通学路
- c 指導対象生徒の学年等
全校生徒
- d 指導者等
全教職員・PTA 役員
生徒会執行部、3 年生有志

イ 事前の準備

平成 19 年度から、全教職員体制でローテーションを組んで、登校時指導を行っている。朝のあいさつの声掛けや、服装・頭髪等の生活指導、遅刻者指導とともに、通学路・学校付近交差点での交通安全指導・交通マナー指導と校内駐輪指導を内容として、目的や具体的指導法について、平成 19 年度に 2 回、平成 20 年度に 1 回の校内研修会を行い、指導効果を高めるよう努めた。

ウ 活動内容

登下校に利用する 2 箇所の校門付近・通学

路・交差点で、交通ルールの遵守、場面に応じた交通マナーの指導を行った。

生活指導部の専任 5 名は毎日、他分掌の教員は週 1 回、担当曜日でローテーションを組み、PTA 役員と共に、毎日 8 名程度の教員が生徒の登校を迎え、日常的に次の内容の声掛けを行うことで、事故やトラブルの未然防止、交通マナー・駐輪マナーの向上に努めた。

② 「セーフティー教室」

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
特別活動（学校行事）
- b 活動日時等
平成 20 年 7 月 17 日
10 時 45 分 ～ 12 時 35 分
本校体育館
- c 指導対象生徒の学年等
全校生徒
- d 指導者等
東村山警察署

イ 事前の準備

所轄警察署である東村山警察署のスクールサポーター、交通課、少年課担当者との事前打ち合わせを行う。道路交通法の改正の中で、特に自転車に関わる改正のポイントを、重点的に解説してもらうことを依頼した。

ウ 活動内容

自転車の安全な乗り方に関する DVD の上映の後に、自転車は軽車両として道路交通法に従わなければならないこと、自転車の通行区分に関わる改正点の解説などを行った。歩道の通行が許される場合も、歩行者優先であることなどを再確認させ、他者への配慮や、マナーにも通ずる講演内容であった。また、最近所轄内で起きた自転車と歩行者の交通事故の事例を取り上げ、交通安全意識の高揚を図った。その後のホームルーム活動において、生徒から、

- ・自転車が歩道を走るためにはいくつかの条件があることを知った。
- ・歩行者が邪魔だと思えることがよくあったが、自分が間違えていた。
- ・通い慣れた通学路も油断してはいけない。などの感想が聞かれた。

③ 「下校計画書作成」

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
特別活動（ホームルーム活動）
- b 活動日時等

平成20年9月15日
11時45分～12時35分
各ホームルーム教室

- c 指導対象生徒の学年等
全校生徒
- d 指導者等
各ホームルーム担任

イ 事前の準備

下校計画書作成に際し、その目的と登下校における交通ルールの遵守や交通マナーの重要性についての指導方法等について、交通安全教育実践研究委員の意見を聴取して指導に役立てるとともに、職員の共通理解を図った。

ウ 活動内容

生徒の交通違反は急いでいる場合に起こしやすいことと、ひやり体験が交差点付近で多く起きているという生徒の実態を受けて、避難訓練・防災訓練の一環として、登下校計画書を各自に作成させた。個々の通学経路における危険箇所や、時間的にゆとりを持って通学するための所要時間を再確認させることによって、登下校での事故の未然防止と安全運転意識の向上を図った。

作成した資料は、2学期の担任との二者面談の個別指導に利用した。

(2) 副題エについての取組

交通事故は、過失や不注意によりいつ発生するか分からない。万一そのような場面に遭遇した場合、人命救助の一助となるべく、応急手当の知識・技能は、若年段階で習得させておきたい。平成19年度に設置されたAEDの意義と使用方法を中心に、以下の事業を行った。

①「スポーツ医学講演会（健康管理とスポーツ）」

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
部活動

- b 活動日時等
平成20年9月4日
15時～17時
本校視聴覚室

- c 指導対象生徒の学年等
1・2年生運動部部員（54名）
運動部顧問（10名）

- d 指導者等
医学博士（スポーツ科学）

イ 事前の準備

事前打ち合わせにおいて、部活動中の不慮の事故を想定して、AEDを使用する場面や、使

用方法、本校での設置場所などについて講演内容に入れるように依頼した。

ウ 活動内容

スポーツ障害や応急手当の重要性を理解させ、将来的に人命救助などに積極的に協力しようとする態度を育成するために、運動部顧問を通じて運動部員、マネージャーから受講希望者を募った。パワーポイントを用いたスポーツドクターの講義形式で、アスリートの健康管理やスポーツ障害の内容とともに、運動時の事故に備えて応急手当の知識と心肺蘇生法、AEDの目的・使用方法を顧問と共に学習させ、本校でのAED設置場所を確認させた。

運動部員の希望者が参加したので、講演を聞く意識も高かったが、不慮の事故に遭遇した場合のイメージが生徒にはなかなか湧かなかつたようである。時間的に実技を行うことができなかったため、今後、心肺蘇生法だけに項目を絞って実技も行える講習会も設定する必要がある。

②「AEDの意義と使用方法を含んだ防災講話」

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
特別活動（学校行事）

- b 活動日時等
平成20年9月15日
13時20分～15時10分
本校体育館

- c 指導対象生徒の学年等
全校生徒

- d 指導者等
東村山消防署

イ 事前の準備

平成19年度のAED設置時に教職員対象の校内研修会を行った。生徒に対しては、設置場所と使用方法を教室に掲示した。

ウ 活動内容

避難訓練の講評と併せて、防災講話として心肺蘇生法とAEDの意義、使用方法を説明した。阪神大震災に出動経験のある講師からの話には臨場感があり、一般市民としても緊急時対応の知識・技術が必要であることが理解できた。

③「交通安全教室」

道路交通法改正に伴う自転車の安全な乗り方及びAEDの使用目的と使用方法について

ア 活動の位置付け等

- a 教育課程上の位置付け
特別活動（学校行事）

- b 活動日時等

平成20年10月15日
13時20分～15時10分
本校体育館

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒

d 指導者等

近隣の自動車教習所教官

イ 事前の準備

第1回目アンケート集計結果の資料を基に、生徒の交通安全意識の実態を伝え、道路交通法の改正点の解説、心肺蘇生法の意義、AEDの使用の実演を依頼した。

ウ 活動内容

地域の道路状況に詳しい近隣の自動車教習所の教官を講師に招き、自動車運転者の視点から、全校集会の形式でパワーポイントを使って、講演を行った。第1回目アンケート集計結果の傾向を示し、ドライバーの視点で、高校生の交通ルール遵守の重要性を伝えた。また、一般市民としても応急手当の知識・技術が必要であることを理解させるとともに、心肺蘇生法の理論とAEDの使用手順実演を実施した。

(3) 副題オについての取組

普段接している教員が、各教科・科目や総合的な学習の時間の内容に関連して指導することは、学校行事などで専門家を講師に招き行う交通安全教育とはまた違う効果が期待できる。

①「奉仕活動における交通安全指導」

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

教科「奉仕」の授業

b 活動日時等

隔週水曜日第5校時

学校周辺道路・歩道

c 指導対象生徒の学年等

3年生

d 指導者等

教科「奉仕」授業担当者6名

イ 事前の準備

学校の敷地外、公道での活動であるため、担当者はコース設定の際に交差点や危険が予測される箇所を挙げ、生徒への活動コース説明の際に周知した。

ウ 活動内容

奉仕活動の実践として、隔週に1度、学校周辺道路・歩道の落ち葉掃き等の清掃活動を行った。5名前後を1班として編成し、清掃用具やゴミ袋を持って担当コースを移動しながら清掃

する。作業中は、視線は足元に向けたままだったり、かがんだりして周りの通行状況を把握しにくい。そのため、各班に1名一般車両や歩行者に配慮する安全確認係を配置して「車が右折します」「自転車が通ります」等の声を掛けるようにした。また、教員も、作業しながら引率に当たるとともに、危険箇所立ち、声掛けを行った。

4. アンケート調査の分析・考察

7月に自転車乗車の実態と安全意識についてのアンケート調査を行い、生徒の実態を踏まえて各事業を展開した。10月にアンケート調査を行い、生徒の知識、安全意識の変容について調査した。

(1) 7月調査結果の考察と活用

7月調査結果はグラフ化して見やすく表し、解説・コメントを加え教室に掲示した。また、担任のホームルーム指導資料として活用した。

①交通安全意識について

生徒は、高校生が交通ルールを守らない理由を、「自分が安全と判断すればよいから」(26.0%)や「大人も守っていないから」(23.7%)としており、合わせて5割弱となることから、2人に1人は自分に都合のよい判断をしているといえる。さらに、「悪いと思っていないから」(23.5%)がおおよそ4人に1人という高い割合である。

交通違反が起こりやすいのは、「急いでいるとき」(65.4%)や「うっかり、ぼんやりしているとき」(16.2%)が多く、8割強の生徒は規範意識が希薄である。

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策として、「交通取締の強化」(25.4%)や「罰則の強化」(15.1%)を挙げた生徒は合わせて約4割を占めている。規制的な対策に依存しようとする姿勢が感じられ、主体的な交通安全意識は低いように思われる。しかし、「交通安全教育の充実」(29.5%)と回答している生徒が約3割と最も高い比率を占めていることから、教育の充実に取り組むことによって、交通安全意識の高揚を図ることができると考えられる。

②交通マナー等について

歩道通行している9割弱の生徒は、その理由を、「自転車の安全を確保するため」(26.3%)や「歩道が走りやすいから」(28.3%)としており、2人に1人は車道通行の危険を回避したいと考えている。

歩道通行の際、「概ね歩行者を優先している」

(いつもしている 16.3%、だいたいしている 48.5%) が6割強と高く、さらに「概ね交通ルールを守っている」(いつも守っている 11.4%、だいたい守っている 62.6%) も7割強あることから、自転車歩道通行可以外の歩道通行を除けば、概ね交通マナーは良いように思われる。しかし、自転車は車道通行が原則で、高校生の自転車での歩道通行は、自転車歩道通行可の標識のない歩道では車道が危険な状態のときに限られていることから、こうした交通ルールに関する指導の徹底が必要である。

一方、4人に1人は、交通ルールを「あまり守っていない」(18.6%)か、「守っていない」(6.1%)という実態があり、早急に改善する必要がある。

③交通ルールに関する知識・理解について

自転車は車道の左側を通行することを9割弱(85.3%)の生徒が理解しているが、自転車が道路交通法上の車両であることを知らない生徒が3割弱(29.2%)もいたことは重大と受け止めなければならない。

自転車は道路を斜めに横断できると誤答した生徒(20.5%)も多かった。交通ルールの学習や具体的な事例を提示して解説する機会を設定する必要がある。

T Sマークの保険や、車道を通行する自転車は横断歩道で横断しようとしている歩者がいる場合には、横断歩道の手前で一時停止することについては7割強の生徒が理解していないことから、交通ルールに関する指導を徹底する必要がある。

④交通に関する実態について

自転車で歩道通行を頻繁にしている生徒(いつも 31.8%、だいたい 44.2%)は8割弱と多い。

今年度4月から7月までの約4か月の間の交通事故経験者は1割強ある。さらに、同時期に通学中におけるひやり体験者も4割強おり、その場所は交差点が8割弱と高いことから、信号機の有無別に交差点での交通ルールに従った安全な乗り方の指導が重要である。

歩道上でのひやり体験者は2割弱おり、被害者になるばかりでなく、歩行者に対する加害者になる可能性も考えられるので、交通ルールに従った自転車の乗り方の実践的な指導が必要である。

⑤その他

自転車に関する改正道路交通法が平成20年6月から施行されたので、この内容についての理解と実践を図るための指導が必要である。

平成19年7月、中央交通安全会議交通対策本

部が定めた、「自転車安全利用五則」を周知し、それに基づいた指導を行っていく必要がある。

(2) 7月調査と10月調査結果の比較

①交通安全意識について

高校生の交通違反をなくすための効果的な対策として、「交通安全教育の充実」と回答した生徒は29.5%から24.1%へわずかに低下した。「交通取締の強化」や「罰則の強化」を挙げた生徒は約4割であり変わっていなかった。飲酒運転厳罰化などの罰則強化の傾向が、交通事故死者の減少の報道とつながって有効な手段と理解されているのかもしれない。

②交通マナー等について

・歩道通行の際、歩行者を優先するようになった生徒(23.1%)、少しするようになった生徒(30.8%)を合わせた5割以上の生徒の意識が向上し、自己評価ではあるが交通マナーは良くなったと考える。

・交通ルールの遵守に関しては、「いつも守っている」(18.3%)と「だいたい守っている」(64.3%)については7月調査と比べて約1割の生徒の意識が向上したが、まだ交通ルールを守らない生徒(15.2%)もいるので、継続して指導していかなければならない。

③交通ルールに関する知識・理解について

・自転車が道路交通法上の車両であることを「知っている」(75.3%)生徒は増えたが、まだ知らない生徒も2割強いるので、繰り返し指導する必要がある。

④交通に関する実態について

8月から10月までの約3か月の間の交通事故経験者は(11.6%→13.2%)で微増している。通学中のひやり体験者は若干減った(44.2%→35.0%)が、少なくなったとは言いがたい。

5. 成果と今後の課題

(1) 成果

幸いにも、本校はここ数年、生徒の自転車による重大な事故は起きていない。しかし、接触事故やひやり体験は頻繁に起きており、多くの生徒が経験しているという実態が今回のアンケート調査により分かった。いつ重大事故が起きてもおかしくない潜在危険の状態がある。

道路交通法の改正を機に、本実践を通じて「周りの状況に注意するようになった(24.6%)」や「今まで以上に事故に遭わないように注意するようになった(19.4%)」のように生徒の交通安全意識を向上させることができたのは大変喜ば

しい結果であり、今後も取組を継続して行ってきたい。以下に、各取組についての成果をまとめる。

- ①登校時の通学路指導、駐輪指導を、全教職員体制で行っているため、複数の教職員の目で生徒の登校を見守ることや、通学路・交差点で、交通ルールの遵守、場面に応じた交通マナーの指導を行うことができています。これにより、生徒の交通安全意識を向上させ、事故やトラブルを未然に防止することができた。また、生徒会執行部、3年生有志もこれに参加協力したことも大きい。
- ②セーフティー教室で、所轄警察署から道路交通法の改正の中で、特に自転車の通行区分に関わる改正点の解説と事事故例の説明を受け、生徒の交通安全意識が向上した。
- ③下校計画書の作成によって、個々の生徒の通学経路における危険箇所や、所要時間を確認させることができ、登下校での事故の未然防止と自転車の安全運転意識が向上した。
- ④教科「奉仕」において交通安全教育を取り入れて実践することができたことにより、各領域との連携を図った指導の可能性が広まった。
- ⑤スポーツ医学講演会では、直接命に関わる現場に携わっている現職の医師から、応急手当の知識と心肺蘇生法、AEDの目的・使用方法を学び理解させることができた。また、運動部顧問も一緒に受講し、校内の緊急時対応意識も向上した。
- ⑥防災講話は、救命救急士から災害時の現場経験を聞く機会となり、心肺蘇生法とAEDの意義、使用方法と、今後は、一般市民としても緊急時対応の知識・技術が必要であることを理解させることができた。
- ⑦交通安全教室では、第1回目アンケートで得た生徒の交通安全意識の実態に基づき、道路交通法の改正点を周知することができた。自動車運転者の視点から見た、高校生の通学の状況や危険を感じる場面について、第三者の率直な意見を生徒に伝えるとともに、心肺蘇生法の意義、AEDの使用方法について理解を深めさせることができた。

(2) 今後の課題

- ①登校時の通学路指導、駐輪指導を継続的に行い、「自転車安全利用五則」に基づいた指導を発展充実させていく。
- ②教育によって生徒の交通安全に関する知識や意識は確実に向上するので、交通事故の未然防止のために日常的、継続的に行っていく必要がある。

る。また、教科学習内においては、今以上に連携して行うことができる可能性があるため、より多くの教科学習に交通安全教育を取り入れていく。

- ③今年度、本事業においては、主に地域の警察署、消防署、自動車教習所と連携した。今後はさらに、地域との連携、協力の輪を拡げていく。具体的には、近隣小学校の交通指導員やボランティア団体、PTAや自治会などの地域住民とも連携を取るなどして、地域全体が協力して交通安全に取り組む体制を作る必要がある。
- ④3学期の教科「保健」において、1年生に心肺蘇生法、AEDの理論学習と実技を教科内で行う。また、来年度以降、講習会等を企画し、全校生徒に実技を行う機会を設ける。

(3) 成果の普及活動

- ①学校ホームページに各事業の内容を掲載する。
- ②通学路を共有する近隣小中学校と情報を交換する。
- ③今年度発刊予定の、本校紀要へ掲載する。

おおだてこうぎょう
秋田県立大館工業高等学校（全日制）

副題 オ 「各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の
有機的な連携を図った指導計画とその具体的な指導の在り方」
に関する事例

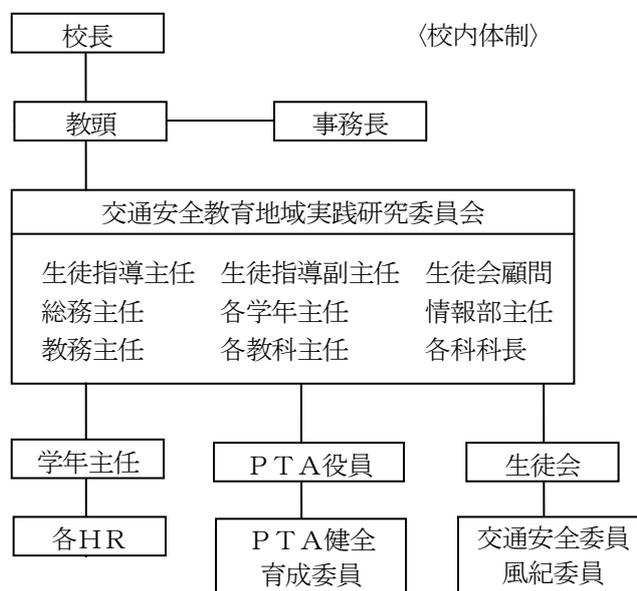
1. 取組テーマ

- (1) 主題 : 道路交通法の改正に伴う今後における自転車の安全指導の進め方
 (2) 副題 : オ 各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の有機的な連携を図った指導計画とその具体的な指導の在り方
 (3) 副題設定の理由

本校では、300名を超える多くの生徒が通学に自転車を利用している。毎年4月から6月にかけて事故が発生し、特にその70%が1年生であることから、入学して早い段階に交通安全に関する意識を持たせ、事故防止に努める必要性があった。新学期開始時期は行事も多く、そのためホームルーム活動の時間だけでは時間が足りない現状であった。そこで総合的な学習の時間や情報技術基礎などの各教科の授業においても実施し学校教育活動全般において指導していく方法が必要になってきた。また、生徒会の委員会（交通安全委員・風紀委員）の主体的な活動を促進させるという観点からもこの副題を設定し、多方面から総合的に自転車に関する交通ルールや交通マナーについての効果的な交通安全指導の在り方を検討することとした。

2. 実施体制

交通安全教育推進委員会	
委員長	校長
委員	大館警察署長（交通課）
〃	国土交通省道路管理課
〃	大館市役所土木課管理
〃	地域交通安全協会
〃	P T A会長
〃	P T A健全育成委員
〃	教頭
〃	各教科長
〃	各学年主任
〃	生徒指導部主任
〃	生徒指導部交通安全担当



3. 取組の実施状況

本校における交通安全指導は、通学時の安全対策を以前から重点項目として指導してきているが、新入生の交通事故が入学して間もない春先に多い状況から、交通ルールの学習や交通マナーを理解させるなどの交通安全教育の充実を図り、いろいろな交通場面から自分自身の身を守るための危険回避能力を早期に習得させる必要がある。そのため本事業として、従来通りの交通安全指導の機会では足りない面を補い、学校教育活動の各領域と連携を取り交通事故のない安全な学校生活を実現するために様々な取組を計画した。

これらの活動の実践から、今回改正になった道路交通法への理解を深め、正しい知識を持ち、主体的な活動から危険を回避する能力を身に付けることができてきたことが、交通事故の減少という結果に表れてきたと考えられる。しかし、まだ十分といえないため、交通マナーだけでなく、交通ルールなど正しい知識を身に付けさせ、更に危険回避能力を高め、それを日常生活の中で実践することができるように指導し、交通事故をゼロにしたいと考えている。

(1) 副題オについての取組

生徒が普段利用している自転車についての交通ルールや交通マナーに対する理解を深め、主体的に考え行動していくことができるように、ホームルーム活動、総合的な学習の時間、学校行事、各教科・科目における授業など、学校生活全般を通じて指導する機会を設け、また地域の警察署などの関係機関と連携を取り、学校周辺の実際の交通状況などに即した指導をすることで、指導する側も交通安全教育活動に対する認識を深め、お互いに共通意識を持って取り組むことができた。

①「危険箇所チェックシートの作成」

生徒一人一人が自分の通学路の地図を作成し、危険だと思われる箇所を自ら見つけ、それを地図に書き入れた。そのシートを基に、生徒全員とクラス担任や副担任が面談し、通学路の把握と危険箇所の確認をし、生徒の交通安全に対する意識を高めた。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

ホームルーム活動

b 活動日時等

新学期最初の時間に危険箇所チェックシートに記入させ作成させた。

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒を対象とした。なお、2、3年

生は1年次に作成したシートを利用し通学路と危険箇所の再確認を行った。

d 指導者等

事前指導はクラス担任、事後指導はクラス担任と副担任、また学年に属する教員。

イ 事前の準備

- ・危険箇所チェックシートを作成・準備する。
- ・地図（住宅地図など）を準備する。

ウ 活動内容

- ・新学期の最初のホームルーム活動においてチェックシートに簡略化された地図を作成した。
- ・そのチェックシートを基に担任、副担任また学年に所属する教員による個人面談を実施した。
- ・生徒がチェックした危険箇所がなぜ危険なのか理由を考えさせ、他に見落としている危険箇所はないか確認し、道路状況に即した交通安全の意識を高めさせた。
- ・作成したチェックシートは、クラス担任が卒業まで保管し、次年度以降も活用できるようにした。

②「小規模グループによる交通安全教室の実施」

全校生徒を対象とした集会等の形式では、個人の理解度を確認しながらの指導は難しいと考え、生徒の反応を見ながら交通安全教育を深めることができるような形式で実施した。

【1年生は学年単位で実施】

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

総合的な学習の時間

b 活動日時等

危険箇所チェックシート作成・面談終了後の最初の総合的な学習の時間に、視聴覚室にて実施した。

c 指導対象生徒の学年等

1年生全員

d 指導者等

指導者は交通安全指導担当者3名の教員。事後指導はクラス担任。

イ 事前の準備

- ・自転車に関する交通ルール・罰則や本校生徒が実際に起こした事故事例を含んだ効果的なプレゼンテーションの作成。
- ・発表のリハーサル

ウ 活動内容

- ・自転車は車両であるという認識を持たせ、この度改正された道路交通法に基づき、主に自転車に関する交通ルール・罰則の周知徹底を

図れる内容にして発表した。

- ・過去に実際に起きた本校生徒の事故事例を示し、学校周辺の危険箇所を確認させた。
- ・確認した学校周辺の危険箇所をロードマップにし、教室及び昇降口、駐輪場に掲示した。
- ・後日、各クラスにおいて短時間（10分程度）で確認できる問題用紙を作成し、交通ルール等を理解しているか確認した。

【2・3年生はクラス単位で実施】

ア 活動の位置付け等

- 教育課程上の位置付け
ホームルーム活動
- 活動日時等
危険箇所チェックシート確認及び面談終了後の最初の時間に実施。
- 指導対象生徒の学年等
2・3年生全員
- 指導者等
各クラス担任が指導した。

イ 事前の準備

- ・道路交通法の自転車に関する交通ルールをまとめた資料を準備する。
- ・生徒用の資料及び資料の解答の作成。

ウ 活動内容

- ・以前に学年単位で学習した交通ルールや罰則に関する内容を確認させた。
- ・本校生徒の事故に関する内容を確認させた。
- ・道路交通法に基づく交通ルールの確認をテスト形式で実施した。
- ・学校周辺危険ロードマップを用いて、危険箇所の再確認を行い、教室に掲示した。

③「交通安全を呼び掛けるのぼり旗を設置しての街頭指導の実施」

実際の学校周辺の危険箇所を再確認するとともに、交通安全の意識を高めるためにのぼり旗を設置し、安全な自転車通学を实践するための街頭指導を実施した。

ア 活動の位置付け等

- 教育課程上の位置付け
生徒会の委員会活動
- 活動日時等
4月と9月上旬の1週間で30分間程度の実施。
- 指導対象生徒の学年等
自転車通学生
- 指導者等
交通安全委員会と風紀委員会の生徒が生徒指導部教員や各委員会顧問の指導のもと実施した。

イ 事前の準備

- ・生徒の配置及びローテーションの決定。

ウ 活動内容

- ・危険箇所（過去に事故が発生した場所も含む）に生徒とのぼり旗を配置し、交通安全の街頭指導を実施した。
- ・交通安全指導とあいさつ指導を合わせて実施したため、交通安全委員だけでなく風紀委員の生徒も街頭指導に参加し、実施した。

④「交通安全委員会と学校職員による自転車点検の実施」

生徒自らの手による自転車の安全点検を実施することにより、自転車を安全に乗ろうとする態度や事故防止の意識を高めるために実施した。



ア 活動の位置付け等

- 教育課程上の位置付け
生徒会の交通安全委員会活動
- 活動日時等
4月と9月の中旬に実施。（年2回）
- 指導対象生徒の学年等
全校生徒
- 指導者等
学校の全教員と交通安全委員の生徒により指導し、実施した。

イ 事前の準備

- ・担当教員の割り当て及び点検用名簿の作成。
- ・整備不良車両などを修理するための工具（ドライバー、六角レンチ、スパナ等）の準備。

ウ 活動内容

- ・生徒自ら点検項目に合格しているか確認をさせた。
- ・整備不良車両は、合格するまで何回でも点検を実施した。また、その場で修理可能なハンドルの角度やブレーキ位置などは、担当生徒（工作部の生徒）に修理させた。
- ・点検実施日以外でも駐輪場を巡回し、ハンドル、ブレーキの不良や無施錠車両を把握し、きちんと反省を促し、安全車両に乗る意識を高めさせてから返却した。

⑤『「自転車事故と危険予測」をテーマにした交通安全講話の実施」

近年、本校生徒の交通事故において、自分達は交通ルールを守っているにもかかわらず、相手の過失による場合が増加傾向にあるため、危険を回避し事故防止能力を高める必要性を感じ、この行事を実施した。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

学校行事

b 活動日時等

9月に特別時間割を組んで実施した。

c 指導対象生徒の学年等

全校生徒

d 指導者等

講師として、日本自動車連盟の推進課係長を招いた。

イ 事前の準備

- ・担当者から外部講師への講話の依頼。
- ・講話内容に関する打ち合わせ。

ウ 活動内容

- ・最近増加している交通事故の状況と原因。
- ・主に、自動車を運転する立場から見た、危険な行為の確認（無灯火など）。

⑥「地域の道路環境と交通ルールの遵守について」

4月に学習した交通ルールの内容の定着を図り、道路交通法改正に伴う地域の道路状況（道路環境）の理解を深めさせるために実施した。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

科目「現代社会」に位置付け、3章－4正義と自由の単元で、規範意識の醸成という指導のねらいを達成するための学習として取り組ませた。

b 活動日時等

12月中旬の1時間で実施した。

c 指導対象生徒の学年等

1年生全員

d 指導者等

科目「現代社会」の担当教員が指導した。

イ 事前の準備

- ・自転車に関する交通ルールの確認。
- ・最近、変更された道路（歩道）に関する交通ルールや通行方法の確認。
- ・道路交通法の自転車に関する資料の作成。

ウ 活動内容

- ・自転車は車両であることも含めた交通ルールを確認させた。

- ・昨年までは指示のなかった歩道が、自転車及び歩行者専用道路になっていることを確認させた。

⑦「危険予測シミュレーションソフトを活用した危険予測と危険回避学習の実施」

全校生徒を対象にした危険予測の講話の内容を定着させるために、シミュレーションソフトを活用してコンピュータグラフィックスの動画を用いて各クラス単位による危険予測と危険回避学習を実施した。

ア 活動の位置付け等

a 教育課程上の位置付け

科目「情報技術基礎」に位置付け、5章－3マルチメディアの応用の単元で、オーサリングや情報機器の有効な活用ができる指導のねらいを達成するための学習として取り組ませた。

b 活動日時等

11月下旬の2単位で実施した。

c 指導対象生徒の学年等

1年生全員

d 指導者等

科目「情報技術基礎」の担当教員が指導した。

イ 事前の準備

- ・指導に用いるソフトの使用方法を確認する。
- ・警察署で学校近くの地域で一番多い事故原因を聞き、その交通場面設定の前景図とワークシートを作成する。

ウ 活動内容

- ・場面からどのような危険が考えられるか発言させた。
- ・発言された内容も含めて、コンピュータグラフィックスによる動画を用いて事故の危険さを認識させた。
- ・地元での交通事故の多い交通場面の前景図を用いて、危険予測学習を実施し、ワークシートにまとめさせた。

4. アンケート調査の分析・考察

アンケートを実施したことにより、生徒の交通ルールに関する知識の定着が図れていないこと、どのような考えのもとで行動しているのかが、数値で表され、具体的に指導が必要な箇所がはっきりしてきたため、それらの部分を重点的に指導していくこと、年間を通じて継続的に指導し知識の定着を図る必要性があることが確認された。

(1) 7月調査結果の考察と活用

全校生徒の9割以上が自転車を利用して通学している。そして、7月に実施したアンケートで、4月からのわずかな期間であるのに、交通事故に遭ったという結果が7%もあることに驚いた。理由は学校には交通事故の報告は1件もなかったからである。何名か生徒に話を聞いたところ、「1人で転んだ」とか、「自転車同士ですれ違うときに軽く接触した」などで、本人も自転車も、そして相手も被害を受けていない、けがもしていないものがほとんどであったため、学校が報告を受けていなかったものと考えられた。しかし、ひやり体験をした生徒は全体の3割強(34.0%)もいることも含めて注目しなければならない。いずれにせよ、危険な場面に遭遇している生徒が3割もいる状況を確認できたことから、事故に遭う可能性がかなり高いことが推測される。その主な場所は、「信号機のない交差点」が4割(40.9%)、次いで「路地」(33.9%) (これは地域柄、細い路地が多くそのような場面だと推測される)や「坂道」(18.9%) (学校が高台に設置されており、校門付近が坂道になっている)など特定の場所に集中している(全体の9割を占める)ため、そのような場面における危険予測や危険回避能力向上のための指導に、今後は特に力を入れ、安全に自転車を活用できるような指導を、継続的に実施する必要性が認められる。

交通マナーに関する項目においては、ほとんどの生徒(93.8%)が歩道を自転車で通行している現状がうかがえる。その際に、歩行者を優先している(82.0%)、交通ルールを守っている(91.8%)と交通マナーは良いという結果が得られた。また、交通ルールに関する項目においては、車道の左側走行をすることや、一時停止、斜め横断の禁止などは8~9割程度の生徒が理解できている。しかし、TSマークや白線2本の路側帯の走行禁止、ベルの使用方法に関しては5割以上の生徒が理解をしていない現状が見られたため、具体的な交通ルールに関する知識の定着を図る必要があることが判明した。白線2本の路側帯などは地区ではあまり見ないが、一時的な交通ルールの指導で終わらず継続的に指導して理解させたい。

交通安全の意識に関する項目においては、高校生が交通ルールを守らない理由として、「自分が安全と判断すればよいから」(31.6%)と「自分だけは事故に遭わないと思うから」(21.7%)の合計が全体の5割強となっているため、2人に1人が自分に都合のよい判断をして行動をしていると考えられた。また、交通違反が起こりやすいのは、「急いでいるとき」(56.3%)や、「うっかり、ぼんやりしているとき」(27.7%)が多く、合わせて8割強となることや、高校生の交通事故をなくすための効果的な対策としては「交通取締の強化」(23.5%)や「罰則の強化」(13.8%)が合わせて4割弱を占めていることから、規制的な対策に依存しようとする姿勢が感じられるとともに、「特に対策は必要ない」(28.1%)が3割弱もあることなどからも、生徒の交通安全に対する意識が低いことが分かった。したがって、交通安全に対する意識の高揚を図るための指導を強化していく必要性が認められる。

りしているとき」(27.7%)が多く、合わせて8割強となることや、高校生の交通事故をなくすための効果的な対策としては「交通取締の強化」(23.5%)や「罰則の強化」(13.8%)が合わせて4割弱を占めていることから、規制的な対策に依存しようとする姿勢が感じられるとともに、「特に対策は必要ない」(28.1%)が3割弱もあることなどからも、生徒の交通安全に対する意識が低いことが分かった。したがって、交通安全に対する意識の高揚を図るための指導を強化していく必要性が認められる。

(2) 7月調査と10月調査結果の比較

10月に第2回目のアンケート調査を実施した。その結果、歩道を自転車で「いつも通っている」「だいたい通っている」が93.8%から89.3%に減少した。また、歩道を通行する理由で「自転車歩道通行可の標識があるから」が9.5%から13.6%へと交通ルールに関する関心が増加傾向を示し、「自転車の安全を確保するため」が32.3%から40.0%へ増加した。

しかし、交通ルールに関する意識が高くなっている傾向は見られるが、交通ルールを守らない理由については、相変わらず自分勝手な意識で行動している状況がうかがわれ、高校生の交通違反をなくすための効果的な対策については、「交通安全教育の充実」は依然として3割強にとどまり、「交通取締の強化」が23.5%から31.9%に上昇し、規則に対する依存傾向が強まっており、まだまだ交通安全に対する意識が低いと思われる。また、交通ルールに関する知識については、関心は高まっているものの、特定の、車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたときの横断歩道手前で一時停止や、歩道上でベルを鳴らす、歩道上で他の自転車と行き違うときは相手を右に見ながらよける、などの項目において、改善の傾向が見られないものもあった。

今後は、交通安全に対する意識を高めるとともに、細かな交通ルールについても知識の定着を図ることができるような、効果的な指導方法を検討していく必要性のあることが分かった。

5. 成果と今後の課題

(1) 成果

本事業を契機にし、学校教育活動の多方面からの指導などを通じて、生徒が交通ルールや交通マナーを正しく理解することができたことは大きな成果があったと考えている。例年交通事故の発生が多くなる春先の時期に事故が減少し、大きく改

善が見られたことや、地域の警察署から「自転車安全利用モデル校」に指定され、いろいろな助言や協力を得ることができたことも大きな成果だったと考える。学校教育の中でも、多方面から指導する機会が増加したことは、指導する教員の交通安全に対する意識も高まっているといえる。

①「危険箇所チェックシートの作成」

- ・生徒自身や教員が通学路における危険箇所を具体的に把握して指導することができた。
- ・一度作成したチェックシートは保管し、次年度以降の指導の際の危険箇所の再確認を容易にした。

②「小規模グループによる交通安全教室の実施」

- ・生徒の興味関心を引く身近なものを例にして、交通ルールや交通マナーに関する知識の定着を、反応を見ながら指導、展開することができた。
- ・過去の事故の具体例を挙げ、危険回避や予防に関する意識を高めることができた。

③「交通安全を呼び掛けるのぼり旗を設置しての街頭指導の実施」

- ・交通安全に対する興味関心が高まった状態で指導できた。生徒も積極的に交通安全指導に取り組むことができた。
- ・学校として実施している活動を地域の方に示すことができ、連携を取りながら協力していく関係を築くことができた。

④「交通安全委員会と学校職員による自転車点検の実施」

生徒自らが点検に携わることで、安全な車両に対する理解を深めるとともに、簡単な整備などは工業高校ならではの特徴を生かし生徒に実施させ交通安全に対する意識を高めた。

⑤「『自転車事故と危険予測』をテーマにした交通安全講話の実施」

外部講師を招いての講話は、学校の教員と違って新鮮に感じ、集中して学習することができた。

⑥「地域の道路環境と交通ルールの遵守について」

科目「現代社会」で授業として取り組むことで、道路交通法の改正に伴った学校周辺の道路環境の変化などを確認し、地域の環境を把握するとともに、アンケートで理解が十分でないと判断された細かな交通ルールの指導ができた。

⑦「危険予測シミュレーションソフトを活用した危険予測と危険回避学習の実施」

科目「情報技術基礎」で授業として取り組み、自転車側と自動車側の視点から、危険予測ができるソフトを用いたが、実際に本校生徒の事故に近い状況のコンピュータグラフィックスが

あり、現実的で効果的な学習を進めることができた。

(2) 今後の課題

本年度の取組においては、各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域との連携を図った、多方面からの指導について検討し実施してきた。

例年に比べ、生徒の交通安全に対する意識も高まってきた印象を感じてはいるが、まだ細かな交通ルールなどの徹底には至らず、交通事故もゼロになってはいない。アンケートの実施結果からも交通安全に対する意識を高める指導をしていかなければならない。また、継続的に指導することも本校の実態に即した必要事項との印象を強めた。よって、様々な教科科目の学習活動である授業の中に学習する単元と関連付けをした交通安全教育を組み込み、多方面から指導していくことで更なる効果があると考えられる。今後は更に、ホームルーム活動や特定の教科だけにとどまらず、各教科・科目担当者との連携を図り、学校教員全体による取組としての共通理解のもと、お互いに協力して活動していくことが必要である。それにより、交通安全に対する意識が高まり、一層学習が深められる活動になると考えている。

(3) 成果の普及活動

今後は、学校のホームページや地域中学校に向けた広報誌などを通じて、学校の交通安全の取組の理解を得て、協力体制を築きたいと考えている。

その上で、PTAや地域自治体との連携を深めて、学校周辺を取り巻く環境の改善策や活動に賛同して協力していくことができるような活動に展開したい。

IV 高等学校における自転車安全指導の進め方についての課題と提言

1. 課題と提言

ここでは今後の指導の参考に資するために、実践地域の取組の成果や課題及びアンケート調査の結果を踏まえて、副題ごとに一つずつ、また、日常的に進める具体的な方法について課題をあげ提言をする。

(1) 自転車の乗車に必要な交通ルールや交通マナーの習得のための学校と地域の連携の在り方

課題： 生徒の自転車利用時の交通ルール違反や交通マナーの低下に関する地域の苦情が学校に寄せられることが少なくない。自転車の乗り方について、学校の指導が強く望まれている状況にあると思われる。

また、高校生は知識として自転車は安全に乗らなければならないことは理解していても、実際の交通場面になると、なかなか実践されないのが現実である。

提言： 「地域の交通安全活動と連携した活動を定期的、継続的に推進する。」

生徒会活動や総合的な学習の時間等生徒の自主的な取組として、地域との連携を図った活動を通じて実践化していくことが効果的と考えられる。生徒が地域の人々と直接接し、相手の気持ちを聞くことで、自転車の交通ルールや交通マナーの大切さを実感することができる。また、地域の交通安全活動等に参加したり、学校の文化祭で交通安全に関する活動の発表を企画して、地域の人々を招待する等の交流により、生徒の規範意識や交通マナーの向上を図ることができる。

したがって、こうした活動を推進するための学校の体制を整え、生徒の活動を中心に位置付けてPTAや関係機関・団体等との連携も図りながら推進することが必要である。

(2) 自転車の特性と安全運転に必要な知識、技術に関する指導内容及び指導方法

課題： 自転車の安全運転に関する知識や技術の指導には、既に小学校や中学校で行ってきており、高等学校では教育課程上の時間の確保が困難な状況等からも消極的であり、実施につ

いての共通理解を得ることが難しい傾向にある。

しかし、多くの高校生が自転車で通学しており、自転車事故も少なくない状況で、高等学校の自転車の安全運転に関する具体的な指導の必要性が指摘されるようになってきている。

提言： 「自転車の安全運転に関する学習を、生徒の主体的な取組として推進する。」

高校生として自転車の安全な乗り方等の基本的な知識、技術をしっかり身に付けさせることは通学時の安全だけに止まらず、安全な交通社会の実現に寄与する態度の育成を図るためにも重要である。

そのためには、自転車通学生を中心とする「自転車安全運転推進委員会」のような組織を設けて、生徒の自転車利用の状況や交通事故等についての調査研究や発表会、自転車の安全運転実技や危険な乗り方の体験、自転車事故の再現等の学習も取り入れて、生徒の主体的な取組として推進することが大切であり、学校としての指導体制を整えることが必要である。

(3) 交通事故の責任や補償に関する指導内容及び指導方法

課題： 高校生にとって「交通事故の責任と補償」は比較的関心の高い学習内容である。また、交通社会人として責任ある行動が取れるようになるためにも重要な指導内容である。

しかし、指導が事故の責任の重大性や事故の悲惨さを強調するだけであったり、教員の一方的な説教調に終始しがちとなり、生徒が自らのこととして理解するまでに至らない傾向がある。

提言： 「具体的な交通事故事例に基づく事故の責任や補償についての研究発表や討論型の学習を推進する。」

交通事故の責任や補償に関する学習においては、具体的な交通事故事例を取り上げて、交通事故の原因や、どうしたらその事故は防

げたか、被害者や加害者の立場や事故の悲惨さ等について学習させることで、交通事故を他人事ではなく自分の事としてとらえ、積極的に交通安全を図ろうとする態度を育成にすることが期待できる。ホームルーム活動における題材として、また総合的な学習の時間での調査・研究テーマ等として、あるいは生徒会での交通安全意見発表会で取り上げる等の方法が考えられる。

(4) 交通事故発生時の応急手当の知識・技能及び事後措置に関する指導内容と指導方法

課題： 生徒は、交通事故等における応急手当の大切さや、学習の必要性は概ね理解しているが、事故現場で実際に行うための技能を身に付けるには十分な指導時間や必要な用具の不足等、指導の難しさが認められる。

提言： 「応急手当等に関する『講話と演習』を組み合わせた学習を学校行事に位置付けて推進する。」

交通事故時の応急手当に関する指導は、交通事故時に適切に対応する能力を高めるとともに、交通事故は起こしてはならないとの心構えを涵養する上でも効果的である。

そこで、講話と実技の演習を組み合わせた学習を学年単位で行うなど学校行事の中で定期的、継続的に推進し、科目「保健」における指導や、ホームルーム活動等と連携して学習の深化を図ることが考えられる。

(5) 各教科、特別活動及び総合的な学習の時間など学校教育活動の各領域の有機的な連携を図った指導計画とその具体的な指導の在り方

課題： 交通安全教育は、学校教育活動全体を通じて行うとともに、特に科目「保健」を中心に各教科や特別活動等でも行うこととされているが、実際には、各教科や特別活動等の各領域との関連を図って推進することは不十分な状況にある。教科の指導目標に関連して自転車のどのような内容を取り上げたらよいか等の問題について共通理解を図るために、十分に検討した上での取組が必要と考えられる。

提言： 「校務分掌の代表者による連絡、調整会議を設けて、指導計画の立案と推進を図る。」

自転車に関する道路交通法改正の趣旨や内

容等について、それぞれの関連する教科で指導することにより、効果的に学習の深化を図ることが可能であり、全校的にこうした学習が計画的に行われることで、生徒の学習に取り組む姿勢に積極性も期待することができる。また、学校行事やホームルーム活動等で学習した内容と関連して、関係教科でも取り上げることによって、更に学習を深めることができる。

こうした学習効果についての共通理解を図り、全校的な推進体制を築くためには、「校務分掌の代表者による連絡、調整会議」を設けて、各関係領域が有機的な関連を図って推進する方法が考えられる。

学校安全計画に位置付けられた学校行事やホームルーム活動における安全指導と関連する教科の年間指導計画が有機的に連携し、学校の教育活動全体を通じて行う効果的な交通安全教育の確立を目指していくことが必要である。

(6) 交通安全指導を日常的に進めるための具体的な方法について

課題： ホームルーム担任や教科担任等が日常的に指導に取り組むことが必要であるが、効果的に日常指導を進めるための交通安全関係の法令等の改正や指導方法等の情報が得にくいなどの課題がある。

提言： 「生徒の実態や指導方法等について校内研修等により教職員の共通理解を図る。」

アンケート調査等により生徒の実態を把握し、全体指導と個別指導を関連づけて行うことが大切である。全校的な行事や学年単位で行う行事等と個々の教員が日常的に接する生徒に対して、時々話題や地域の人の声、ニュース等を活用して一人一人きめ細かな指導を適時適切に行うことによって、交通ルールの知識・理解の深化や安全意識の高揚、安全な交通行動の習慣化を図るようにする。

また、日常的な指導を効果的に行うため、交通事故事例や交通安全教育指針などの交通ルール、交通マナー等に関する情報を収集し、校内研修等において教職員の共通理解を図ることが重要である。

2. 今後の自転車の安全指導を進めるための参考事例

学校と地域の連携の在り方に関する参考事例
—地域と連携し、体験的に学ぶことができる
場の設定—

(1) 愛知県立国府高等学校の取組から

①「交通安全マップの作成」

科目「現代社会」に位置付けて、1年生対象に通学中における危険箇所を調査させ、用意したワークシートにまとめ、生徒自身に安全対策を考えさせたものを、中学校区別に整理して完成させた。その成果の活用を図るために地元小中学校その他関係機関等にも配布し、交通安全に役立てた。

②「自転車乗車のルール・マナー集の作成」

1・2年生のホームルーム活動に位置付けて、生徒に身近な交通事故事例から、事故発生原因と事後対応について検討を重ねさせ、交通事故事例別に守るべき交通ルールや望ましい交通マナーをまとめ活用させるとともに、関係機関等にも配布し情報の共有化を図った。

③「交通安全啓発ビデオの制作」

科目「情報A」の授業作品として、2年生のクラスごとに自転車の交通マナー向上の啓発ビデオを作成させ、完成品を視聴して感想や意見をレポートにまとめさせ、学習の深化を図った。

④「文化祭における交通安全コーナーの設置」

生徒会の活動として、事前に準備した地域の交通事故発生マップや反射材グッズ等を展示して参観者に説明するとともに、交通安全ゲームやビデオ上映等も行い、地域住民との意見交換も交えて学習を深めた。

(2) 今までの実践地域事業の取組から

①「生徒会活動としての交通安全に関する意見発表や研究発表会に地域連携活動を取り入れた活動」

学校の教育方針や生徒の活動等について、地域の人々の理解が得られるとともに、共感を得て生徒の活動は継続に意欲的となり、交通安全意識が高められる。

活動状況をホームルーム活動で報告する等の連携を図った活動が必要である。

②「中・高等学校と地域関係者の連携による自転車安全運転を呼び掛ける活動」

登校時間帯に隣接する中学や高等学校の校門前で自転車通学生に安全運転の呼び掛けをする活動を通じて、交通ルールや交通マナーに関する地域の人々の感情も理解することができ、体験的に交通ルールや交通マナーを大切にしているという態度が育成される。

そのためには、地域の関係機関・団体等の理解や協力を求めて、安全で住みよい地域づくりの輪が広がっていくように配慮することが継続性を図る上で必要である。

③「春や秋に行われる地域の交通安全運動の『自転車安全利用の街頭指導』等に参加して取り組む活動」

定期的に行われる春と秋の交通安全運動に交通委員会等の生徒代表が参加し、地域の人々と協力して自転車の安全利用や交通マナーの向上を呼び掛ける活動を行い、その活動報告を全校集会等で発表して、全校的に交通安全意識の高揚を図る。

事前に地域関係者等との連絡会に参加して共通理解を図ることが必要である。

安全運転に関する知識、技術に関する参考事例
—生徒が主体的に取り組む
自転車に関する学習活動—

(1) 神奈川県立藤沢西高等学校の取組から

①「第1回交通安全教室（1年生対象の交通安全指導）」

学校行事とホームルーム活動に位置付けて、外部講師の講話により、自転車の正しい乗り方や賠償責任等について理解を深めさせた。

②「自転車点検」

PTA活動としてPTA交通安全委員会が、授業中に学校の駐輪場で生徒の自転車の整備状況等の安全点検を行い、担任はその点検結果を記載した点検カードを基に生徒に指導を行った。

③「交通安全講演会」

学年行事とホームルーム活動に位置付けて、

3年生全員を対象に外部講師により実施し、自転車の交通ルールの遵守や交通マナーの大切さについて学習を深めさせた。

④「第2回交通安全教室（1年生対象交通安全指導）」

学年行事とホームルーム活動に位置付けて、外部講師によりグラウンドで、自転車の正しい乗り方や二人乗り等の危険な乗り方体験等の指導を行い、自転車の正しい乗り方を習得させた。

(2) 今までの実践地域事業の取組から

①「ホームルーム活動で行う危険予測、危険回避学習」

登校中にある信号機のない交差点の前景図を準備して、この交差点を自転車で通行しようとしたら、どのような危険が予想できるか、その予想される危険をどのように回避して通行すれば安全であるか等について、予め用意したワークシートに従って班別に意見を出し合いながら学習を進めることにより、交通の状況判断や危険予測能力、危険回避能力を高めることができる。

この学習では、各班が活発に意見を出し合えるように指導することが大切である。

②「学年単位で体育館で行う自転車実技指導」

自転車の運転実技に重点を置いた指導は、実際の道路に似た環境で行うことが望ましいが、自転車の特性、交通ルールや交通マナーに重点を置く場合には、会場は体育館が生徒の集中力が得られ効果的である。体育館の使用にはフロアの保護対策や自転車の使用台数、生徒全員が学習に参加できるような配置等に工夫が必要である。

③「1年生の生徒会交通委員とホームルーム活動が連携して行う自転車の安全な乗り方学習」

交通委員会が1年生対象の「自転車走行時の交通マナーについてのアンケート」を実施し、その結果から、1年生の交通委員が自転車の安全な乗り方の実技練習や、傘差し運転、携帯電話を使用した運転、ヘッドホンを装着した運転等の危険体験を行い、この体験を基にして各ホームルーム活動の時間に自転車の交通ルールや交通マナーの重要性について体験発表する。これはアンケートの結果や体験に基づくことから説得力があり効果的である。

しかし、アンケート調査の方法、内容等の検

討や、交通委員会の顧問教員の適切な指導力、ホームルーム担任等の理解や協力を十分に得られるようにすることが肝要である。

責任や補償に関する参考事例

－交通社会人として責任ある態度の育成－

(1) 兵庫県立川西明峰高等学校の取組から

①「自転車運転中における加害事故に関する指導」

生徒指導担当者が、学校行事として全校生徒対象に、県の交通事故相談所から得た「高額な損害賠償となった判例」等を引用して、加害事故の責任の重大性について説明し、加害事故防止の指導を行った。

②「交通安全講話『交通事故とその責任－高校生の安全のために』」

外部講師による講話を行い、その後ホームルーム活動において講演内容についてのアンケートを行い、その資料を基に、ホームルーム活動で話し合いを行わせた。講話とホームルーム活動との連携により、学習が深められた。

③「『教科の中でのディベート』－自転車に免許は必要である－」

科目「国語表現」の授業として教科担任の指導で行った。肯定側と否定側とそれぞれ6名ずつ指名して、コーディネーター役の生徒の進行で立論、反対尋問、作戦タイム、反対尋問に対する反論、最終弁論の手順で論争し、他の生徒による判定と教員の講評で終了した。自転車事故防止には交通ルールや交通マナーを守ることが大切であることの理解が深められた。

(2) 今までの実践地域事業の取組から

①「交通事故事例研究」

ホームルーム活動の時間に、班別に事前調査した自転車による加害事故事例を発表させ、事故の原因やどうしたらこの事故は避けられたか等について質疑応答を行わせ学習を深める。

事前準備の方法や手順、情報収集の方法等について指導をきめ細かく行うことが大事である。

②「インタビューフォーラム『交通事故被害者の家族の悲しみ』」

総合的な学習の時間（2年生）に、地域に在住する交通事故被害者の家族を訪問し、家族の悲しみや苦しみ、交通事故防止の訴え等についてインタビューし、その内容の発表後に、全員で意見や感想等を述べ合って学習を深める。

インタビュー内容の活用方法等について被害者側家族の理解を得ることが必要である。

③「交通事故判例研究」

ホームルーム活動の時間に、自転車交通死亡事故に関する民事裁判の判例を取り上げ、被害者側と加害者側の立場から、「過失責任・過失相殺の割合」「基準とする収入額」等について論争を展開する。この論争から、生徒は被害者側の悲しみや加害者側の責任の重大性を自分のこととして理解することができる。

事前に、「過失相殺」の割合を主張する根拠となる交通違反の内容等について、交通相談員等を訪問して情報を収集する必要がある。

交通事故発生時の応急手当に関する参考事例
—外部講師を活用し、
事故現場を想定した実技指導—

（1）東京都立東村山高等学校の取組から

①「スポーツ医学講演会」

運動部員対象の事故防止や応急手当に関する講習会として、運動部のマネージャーや部員を対象に、部活動や校外での交通事故を含めた不慮の事故が起こったときに行う応急手当や事後措置の方法について外部講師による指導が行われた。パワーポイントを用いた講義形式であったが、生徒は日ごろから部活動中の事故防止に心掛けているだけに、健康管理の重要性やスポーツ傷害の防止方法とともに、包帯法、止血法、人工呼吸法、胸骨圧迫法、心肺蘇生法とAEDを連携させて行う方法等について熱心に学んだ。

②「AEDの意義と使用方法を含めた防災講話」

学校行事として全校生徒を対象に講話を行ったが、事故時の応急手当として心肺蘇生法とAEDの実践が非常に重要であることを、体験に基づく臨場感のある説明を通じて生徒は理解を深めた。その後教室に掲示してあるAEDの校内設置場所と使用説明書に改めて目をとおして

更に理解を確かめ合った。

③「交通安全教室 —自転車の交通事故等に関連させた応急手当に関する交通安全教室—」

学校行事として全校生徒を対象に、生徒対象に実施したアンケート調査による自転車利用上の問題点等に関連して、交通事故等の発生時に必要な心肺蘇生法やAEDの活用等の応急手当や事後措置の方法についての実演を行い、生徒は具体的、現実的に学習を深めた。

（2）今までの実践地域事業の取組から

①「ホームルーム活動における応急手当の方法についての話し合いや実技指導」

科目「保健」で学習した内容を更に深めて、技能を高める目的から、ホームルーム活動の時間にホームルーム担任が、保健体育科担当教員の協力を得て行う取組は、「保健」で学んだ事柄の活用や、一人一人が自分の知識、技能の水準を確認しながら自転車に関する事故の場合も含めて学習することができるため効果的である。

1単位時間でまとめられるように内容の重点化を図り、班ごとに使用するダミー一人形の準備等が必要である。

②「文化祭や体育祭における応急手当に関する展示や演習（デモンストレーション）等の活動」

生徒会の活動に位置付けて、自転車の交通事故を想定した応急手当として、AEDを活用した心肺蘇生法の内容を寸劇風に演出し、AEDやダミー一人形等の展示と説明等の活動を通じて応急手当について関心を高め、自転車等による交通事故防止の重要性を理解させる。

科目「保健」担当の教員や救急救命士の指導を要請して、事前に交通委員に対する指導を行い、当日には事故防止のためその場に立ち会ってもらうなどの配慮が必要である。

各領域の連携を図った指導に関する参考事例
—小規模集団や各教科で進める
交通安全指導—

（1）秋田県立大館工業高等学校の取組から

①「危険箇所チェックシートの作成」

全クラスがホームルーム活動として、どこが

危険なのか、どうして危険なのかを検討しながら通学路の危険箇所チェックシートを作成し、事故防止について学習した。

- ②「小規模グループによる交通安全教室の実施」
一斉指導で危険性を指摘したり、注意を喚起したりするだけでは、自分のことと考えることが難しいことから、1年生は総合的な学習の時間として、2・3年生はホームルーム活動として、少人数での生徒同士の話し合いを中心に自転車に関する交通ルールや交通マナーの在り方等について学習を深めさせた。
- ③「危険予測シミュレーションソフトを活用した危険予測と危険回避学習の実施」
科目「情報技術基礎」において1年生を対象として上記①と②の学習と連携して指導した。
自転車事故が発生しそうな通学路の交差点を取り上げ、その場面に潜む危険の予測やその回避方法について、ワークシートを基に学習させた。
- ④「地域の道路環境と交通ルールの遵守について」
科目「現代社会」において1年生を対象として上記①と②の学習と連携して指導した。
教科担任の指導で、自転車の交通ルールの重要性、通学路の安全な通行方法や交通マナーの在り方等について学習を深めさせた。

(2) 今までの実践地域事業の取組から

- ①「科目『国語表現』の課題作文『自転車の交通ルールや交通マナーについて思うこと』による指導と、生徒会活動の『交通安全意見発表会』と連携した活動による指導」
作文や表現能力を高めるねらいから、日ごろの自転車の乗り方や交通事故に遭いそうになったことなどを文章にまとめさせ、発表し合っただけでなく、論理的な思考力を高めるとともに、数人の代表者を選んで「交通安全意見発表会」で発表させ、交通安全の学習にもつなげる。
自転車の交通ルールや交通マナーを論述するときには、具体的な根拠を示すようにさせる。
- ②「科目『美術Ⅰ』のデザインの単元で、自転車に関する交通安全ポスターを作成させ、文化祭や地域の交通安全運動と連携して交通安全活動に役立たせる指導」
デザインにはデザインの対象の本質の理解が基本的に重要であることから、交通安全に対す

る基本的な考えを深めさせ、その上で自転車に関する交通安全ポスターを作成させ、完成品を文化祭と地域の交通安全運動で掲示して、生徒自らの学習を深める。

こうした連携活動は、校務分掌の交通安全担当者がリーダーシップを発揮して全校的な協力体制を醸成し、他の領域からの参加者も募る等の工夫や配慮が大切である。

[資料]

平成 20 年度交通安全教育推進事業（実践地域事業）指定校一覧

アンケート集計結果表

アンケート調査票

平成 20 年度交通安全教育推進事業（実践地域事業）指定校一覧

学校名	課程	所在地	電話	副題				
				ア	イ	ウ	エ	オ
北海道苫小牧工業高等学校	全	053-0035 北海道苫小牧市高丘 6-22	0144-36-3161	○				
青森県立八戸工業高等学校	全	031-0801 青森県八戸市江陽 1-2-27	0178-22-7348		○			
岩手県立一関第二高等学校	全	021-0041 岩手県一関市赤荻字野中 23-1	0191-25-2241	○				
宮城県佐沼高等学校	全	987-0511 宮城県登米市迫町佐沼字末広 1	0220-22-2022	○			○	○
秋田県立大館工業高等学校	全	017-0005 秋田県大館市花園町字アセ石 33	0186-46-2833					○
山形県立米沢東高等学校	全	992-0052 山形県米沢市丸の内 2-5-63	0238-22-3450	○				
福島県立郡山北工業高等学校	全	963-8052 福島県郡山市八山田 2-224	024-932-1199	○				
茨城県立石岡商業高等学校	全	315-0033 茨城県石岡市東光台 3-4-1	0299-26-4138	○				
埼玉県立蓮田高等学校	全	349-0101 埼玉県蓮田市黒浜 4088	048-768-7820		○			
千葉県立船橋北高等学校	全	274-0056 千葉県船橋市神保町 133-1	047-457-3115	○				
東京都立東村山高等学校	全	189-0011 東京都東村山市恩多町 4-26-1	042-392-1235	○			○	○
神奈川県立藤沢西高等学校	全	251-0861 神奈川県藤沢市大庭 3608-2	0466-87-2150		○			
新潟県立新潟東高等学校	全	950-8639 新潟県新潟市東区小金町 2-6-1	025-271-7055	○				
富山県立南砺総合高等学校 福光高等学校	全	939-1654 富山県南砺市福光 710	0763-52-2222	○				
石川県立松任高等学校	全	924-0864 石川県白山市馬場 1-100	076-275-2242		○			
福井県立科学技術高等学校	全	918-8037 福井県福井市下江守町 28	0776-36-1856	○	○			
岐阜県立岐阜総合学園高等学校	全	500-8289 岐阜県岐阜市須賀 2-7-25	058-271-5548	○				
愛知県立国府高等学校	全	442-8586 愛知県豊川市国府町下坊入 10-1	0533-87-3141	○				
三重県立紀南高等学校	全	519-5204 三重県南牟婁郡御浜町阿田和 1960	05979-2-1351	○				
滋賀県立高島高等学校	全	520-1811 滋賀県高島市今津町今津 1936	0740-22-2002	○	○			
京都府立福知山高等学校	全	620-0857 京都府福知山市宇土師 650	0773-27-2151	○				
京都府立西乙訓高等学校	全	617-0845 京都府長岡京市下海印寺西明寺 41	075-955-2210	○				
京都府立東稜高等学校	全	601-1326 京都府京都市伏見区醍醐新町裏町 25-1	075-572-2323	○				
大阪府立阿武野高等学校	全	569-1141 大阪府高槻市氷室町 3-38-1	072-693-4670	○				
大阪府立堺西高等学校	全	590-0141 大阪府堺市南区桃山台 4-16	072-298-4410	○				
兵庫県立川西明峰高等学校	全	666-0006 兵庫県川西市萩原台西 2-324	072-757-8826	○		○	○	
和歌山県立和歌山商業高等学校	全	640-8272 和歌山県和歌山市砂山南 3-3-94	073-424-2446		○			
島根県立出雲工業高等学校	全	693-0022 島根県出雲市上塩冶町 420	0853-21-3131	○	○	○	○	
岡山県立鴨方高等学校	全	719-0243 岡山県浅口市鴨方町鴨方 819	0865-44-2158	○				
山口県立宇部中央高等学校	全定	755-0039 山口県宇部市東梶返 4-10-30	0836-21-7266					○
徳島県立小松島西高等学校	全	773-0015 徳島県小松島市中田町字原ノ下 28-1	0885-32-0129	○				
香川県立高松西高等学校	全	761-8025 香川県高松市鬼無町山口 257-1	087-882-6411					○
愛媛県立東予高等学校	全	799-1371 愛媛県西条市周布 650	0898-64-2119	○				
高知県立窪川高等学校	全	786-0012 高知県高岡郡四万十町北琴平町 6-1	0880-22-1215	○				
福岡県立浮羽究真館高等学校	全	839-1342 福岡県うきは市吉井町生葉 658	0943-75-3899		○			
佐賀県立佐賀工業高等学校	全	840-0841 佐賀県佐賀市緑小路 1-1	0952-24-4356	○				
鹿児島県立大口高等学校	全	895-2511 鹿児島県伊佐市大口里 2670	0995-22-1441	○				
沖縄県立沖縄水産高等学校	全	901-0305 沖縄県糸満市西崎 1-1-1	098-994-3483					○

アンケート集計結果表

上段：7月調査

下段：10月調査

() 内は構成率%

◆ フェース項目

	生徒数	1年生	2年生	3年生	無回答
学年	3,280 (100)	1,147 (35.0)	1,078 (32.9)	1,055 (32.2)	—
	3,225 (100)	1,151 (35.7)	1,080 (33.5)	994 (30.8)	—

	生徒数	男子	女子	無回答
性別	3,280 (100)	1,743 (53.1)	1,519 (46.3)	18 (0.5)
	3,225 (100)	1,728 (53.6)	1,478 (45.8)	19 (0.6)

	生徒数	乗れる	乗れない	無回答
自転車に乗れるか	3,280 (100)	3,239 (98.8)	27 (0.8)	14 (0.4)
	3,225 (100)	3,151 (97.7)	60 (1.9)	14 (0.4)

	生徒数	ある	ない	無回答
自転車の所有	3,280 (100)	3,109 (94.8)	151 (4.6)	20 (0.6)
	3,225 (100)	3,002 (93.1)	203 (6.3)	20 (0.6)

	生徒数	利用している	利用していない	無回答
通学での利用	3,280 (100)	2,529 (77.1)	728 (22.2)	23 (0.7)
	3,225 (100)	2,416 (74.9)	789 (24.5)	20 (0.6)

◇ 自転車に乗れる人に聞きます。あなたは自転車で歩道を通ることがありますか。

(7月調査、10月調査共に 問1)

	生徒数	いつも通っている	だいたい通っている	あまり通っていない	全く通っていない	無回答
総数	3,239 (100)	1,225 (37.8)	1,353 (41.8)	371 (11.5)	161 (5.0)	129 (4.0)
	3,151 (100)	1,046 (33.2)	1,385 (44.0)	433 (13.7)	187 (5.9)	100 (3.2)
学年						
1年生	1,134 (100)	417 (36.8)	477 (42.1)	128 (11.3)	61 (5.4)	51 (4.5)
	1,124 (100)	386 (34.3)	502 (44.7)	143 (12.7)	54 (4.8)	39 (3.5)
2年生	1,063 (100)	375 (35.3)	461 (43.4)	137 (12.9)	46 (4.3)	44 (4.1)
	1,054 (100)	324 (30.7)	449 (42.6)	171 (16.2)	76 (7.2)	34 (3.2)
3年生	1,042 (100)	433 (41.6)	415 (39.8)	106 (10.2)	54 (5.2)	34 (3.3)
	973 (100)	336 (34.5)	434 (44.6)	119 (12.2)	57 (5.9)	27 (2.8)
男女別						
男子	1,731 (100)	698 (40.3)	709 (41.0)	183 (10.6)	69 (4.0)	72 (4.2)
	1,702 (100)	607 (35.7)	728 (42.8)	213 (12.5)	96 (5.6)	58 (3.4)
女子	1,504 (100)	527 (35.0)	640 (42.6)	188 (12.5)	92 (6.1)	57 (3.8)
	1,443 (100)	437 (30.3)	657 (45.5)	218 (15.1)	89 (6.2)	42 (2.9)
無回答	4 (100)	—	4 (100.0)	—	—	—
	6 (100)	2 (33.3)	—	2 (33.3)	2 (33.3)	—
通学利用						
している	2,529 (100)	1,080 (42.7)	1,030 (40.7)	253 (10.0)	73 (2.9)	93 (3.7)
	2,416 (100)	910 (37.7)	1,048 (43.4)	300 (12.4)	91 (3.8)	67 (2.8)
していない	701 (100)	143 (20.4)	319 (45.5)	116 (16.5)	88 (12.6)	35 (5.0)
	729 (100)	135 (18.5)	336 (46.1)	131 (18.0)	95 (13.0)	32 (4.4)
無回答	9 (100)	2 (22.2)	4 (44.4)	2 (22.2)	—	1 (11.1)
	6 (100)	1 (16.7)	1 (16.7)	2 (33.3)	1 (16.7)	1 (16.7)

◇ 歩道を通っている人に聞きます。歩道を通っているのはなぜですか。(7月調査、10月調査共に 問1-2)

	生徒数	自転車歩道 通行可の標 識があるから	自転車の安 全を確保す るため	自転車は歩 道を通って よいから	歩道が走り やすいから	みんなが通 っているから	その他	無回答
総数	2,949 (100)	260 (8.8)	1,087 (36.9)	113 (3.8)	664 (22.5)	373 (12.6)	340 (11.5)	112 (3.8)
	2,864 (100)	371 (13.0)	1,174 (41.0)	59 (2.1)	595 (20.8)	290 (10.1)	222 (7.8)	153 (5.3)
学年								
1年生	1,022 (100)	97 (9.5)	370 (36.2)	37 (3.6)	215 (21.0)	156 (15.3)	108 (10.6)	39 (3.8)
	1,031 (100)	122 (11.8)	416 (40.3)	26 (2.5)	213 (20.7)	131 (12.7)	77 (7.5)	46 (4.5)
2年生	973 (100)	78 (8.0)	361 (37.1)	36 (3.7)	234 (24.0)	106 (10.9)	122 (12.5)	36 (3.7)
	944 (100)	145 (15.4)	381 (40.4)	18 (1.9)	186 (19.7)	83 (8.8)	73 (7.7)	58 (6.1)
3年生	954 (100)	85 (8.9)	356 (37.3)	40 (4.2)	215 (22.5)	111 (11.6)	110 (11.5)	37 (3.9)
	889 (100)	104 (11.7)	377 (42.4)	15 (1.7)	196 (22.0)	76 (8.5)	72 (8.1)	49 (5.5)
性別								
男子	1,590 (100)	160 (10.1)	585 (36.8)	59 (3.7)	350 (22.0)	188 (11.8)	187 (11.8)	61 (3.8)
	1,548 (100)	245 (15.8)	619 (40.0)	43 (2.8)	305 (19.7)	133 (8.6)	115 (7.4)	88 (5.7)
女子	1,355 (100)	100 (7.4)	501 (37.0)	54 (4.0)	313 (23.1)	185 (13.7)	151 (11.1)	51 (3.8)
	1,312 (100)	126 (9.6)	555 (42.3)	16 (1.2)	288 (22.0)	156 (11.9)	107 (8.2)	64 (4.9)
無回答	4 (100)	—	1 (25.0)	—	1 (25.0)	—	2 (50.0)	—
	4 (100)	—	—	—	2 (50.0)	1 (25.0)	—	1 (25.0)
通学利用								
している	2,363 (100)	231 (9.8)	861 (36.4)	93 (3.9)	522 (22.1)	290 (12.3)	276 (11.7)	90 (3.8)
	2,258 (100)	323 (14.3)	937 (41.5)	47 (2.1)	445 (19.7)	209 (9.3)	170 (7.5)	127 (5.6)
していない	578 (100)	29 (5.0)	225 (38.9)	20 (3.5)	139 (24.0)	82 (14.2)	62 (10.7)	21 (3.6)
	602 (100)	47 (7.8)	234 (38.9)	12 (2.0)	150 (24.9)	81 (13.5)	52 (8.6)	26 (4.3)
無回答	8 (100)	—	1 (12.5)	—	3 (37.5)	1 (12.5)	2 (25.0)	1 (12.5)
	4 (100)	1 (25.0)	3 (75.0)	—	—	—	—	—

◇ 歩道を通っている人に聞きます。自転車で歩道を通るとき、歩行者優先で通行していますか。

(7月調査のみ実施 問2)

	生徒数	いつもしている	だいたいして いる	あまりしてい ない	全くしてい ない	無回答
総数	3,239 (100)	715 (22.1)	1,793 (55.4)	446 (13.8)	104 (3.2)	181 (5.6)
学年						
1年生	1,134 (100)	257 (22.7)	610 (53.8)	154 (13.6)	42 (3.7)	71 (6.3)
2年生	1,063 (100)	208 (19.6)	606 (57.0)	168 (15.8)	30 (2.8)	51 (4.8)
3年生	1,042 (100)	250 (24.0)	577 (55.4)	124 (11.9)	32 (3.1)	59 (5.7)
性別						
男子	1,731 (100)	437 (25.2)	893 (51.6)	248 (14.3)	77 (4.4)	76 (4.4)
女子	1,504 (100)	277 (18.4)	898 (59.7)	197 (13.1)	27 (1.8)	105 (7.0)
無回答	4 (100)	1 (25.0)	2 (50.0)	1 (25.0)	—	—
通学利用						
している	2,529 (100)	578 (22.9)	1,433 (56.7)	352 (13.9)	81 (3.2)	85 (3.4)
していない	701 (100)	135 (19.3)	355 (50.6)	94 (13.4)	22 (3.1)	95 (13.6)
無回答	9 (100)	2 (22.2)	5 (55.6)	—	1 (11.1)	1 (11.1)

◇ 歩道を通っている人に聞きます。自転車で歩道を通るとき、前回(7月)のアンケート調査時と比べて、歩行者優先に気を付けたり、行ったりするようになりましたか。

(10月調査のみ実施 問1-3)

	生徒数	するようになった	少しするよ うになった	あまり変わ らない	変わらない	無回答
総数	2,864 (100)	836 (29.2)	973 (34.0)	475 (16.6)	432 (15.1)	148 (5.2)
学年						
1年生	1,031 (100)	305 (29.6)	353 (34.2)	186 (18.0)	140 (13.6)	47 (4.6)
2年生	944 (100)	265 (28.1)	329 (34.9)	157 (16.6)	134 (14.2)	59 (6.3)
3年生	889 (100)	266 (29.9)	291 (32.7)	132 (14.8)	158 (17.8)	42 (4.7)
性別						
男子	1,548 (100)	468 (30.2)	496 (32.0)	233 (15.1)	267 (17.2)	84 (5.4)
女子	1,312 (100)	366 (27.9)	476 (36.3)	242 (18.4)	164 (12.5)	64 (4.9)
無回答	4 (100)	2 (50.0)	1 (25.0)	—	1 (25.0)	—
通学利用						
している	2,258 (100)	686 (30.4)	771 (34.1)	375 (16.6)	313 (13.9)	113 (5.0)
していない	602 (100)	149 (24.8)	201 (33.4)	99 (16.4)	118 (19.6)	35 (5.8)
無回答	4 (100)	1 (25.0)	1 (25.0)	1 (25.0)	1 (25.0)	—

◇ あなたは交通ルールを守っていますか。

(7月調査：問5、10月調査：問2)

	生徒数	いつも守っている	だいたい守っている	あまり守っていない	守っていない	無回答
総数	3,280 (100)	570 (17.4)	2,331 (71.1)	297 (9.1)	64 (2.0)	18 (0.5)
	3,225 (100)	619 (19.2)	2,317 (71.8)	206 (6.4)	50 (1.6)	33 (1.0)
学年						
1年生	1,147 (100)	198 (17.3)	804 (70.1)	108 (9.4)	30 (2.6)	7 (0.6)
	1,151 (100)	215 (18.7)	835 (72.5)	58 (5.0)	28 (2.4)	15 (1.3)
2年生	1,078 (100)	176 (16.3)	766 (71.1)	110 (10.2)	21 (1.9)	5 (0.5)
	1,080 (100)	198 (18.3)	784 (72.6)	77 (7.1)	14 (1.3)	7 (0.6)
3年生	1,055 (100)	196 (18.6)	761 (72.1)	79 (7.5)	13 (1.2)	6 (0.6)
	994 (100)	206 (20.7)	698 (70.2)	71 (7.1)	8 (0.8)	11 (1.1)
性別						
男子	1,743 (100)	362 (20.8)	1,144 (65.6)	184 (10.6)	49 (2.8)	4 (0.2)
	1,728 (100)	393 (22.7)	1,150 (66.6)	129 (7.5)	38 (2.2)	18 (1.0)
女子	1,519 (100)	204 (13.4)	1,179 (77.6)	109 (7.2)	15 (1.0)	12 (0.8)
	1,478 (100)	225 (15.2)	1,153 (78.0)	76 (5.1)	11 (0.7)	13 (0.9)
無回答	18 (100)	4 (22.2)	8 (44.4)	4 (22.2)	—	2 (11.1)
	19 (100)	1 (5.3)	14 (73.7)	1 (5.3)	1 (5.3)	2 (10.5)
通学利用						
している	2,529 (100)	434 (17.2)	1,812 (71.6)	229 (9.1)	50 (2.0)	4 (0.2)
	2,416 (100)	463 (19.2)	1,756 (72.7)	156 (6.5)	35 (1.4)	6 (0.2)
していない	728 (100)	131 (18.0)	509 (69.9)	63 (8.7)	14 (1.9)	11 (1.5)
	789 (100)	156 (19.8)	545 (69.1)	48 (6.1)	15 (1.9)	25 (3.2)
無回答	23 (100)	5 (21.7)	10 (43.5)	5 (21.7)	—	3 (13.0)
	20 (100)	—	16 (80.0)	2 (10.0)	—	2 (10.0)

◇ 高校生が交通ルールを守らないと言われることがあります。守らない理由は何だと思いますか。

(7月調査のみ実施 問4)

	生徒数	自分が安全と判断すればよいから	悪いと思っていないから	自分だけは事故に遭わないと思うから	見つからなければよいと思うから	大人も守っていないから	無回答
総数	3,280 (100)	966 (29.5)	553 (16.9)	616 (18.8)	480 (14.6)	615 (18.8)	50 (1.5)
学年							
1年生	1,147 (100)	314 (27.4)	198 (17.3)	221 (19.3)	177 (15.4)	216 (18.8)	21 (1.8)
2年生	1,078 (100)	327 (30.3)	187 (17.3)	207 (19.2)	148 (13.7)	195 (18.1)	14 (1.3)
3年生	1,055 (100)	325 (30.8)	168 (15.9)	188 (17.8)	155 (14.7)	204 (19.3)	15 (1.4)
性別							
男子	1,743 (100)	542 (31.1)	295 (16.9)	324 (18.6)	257 (14.7)	300 (17.2)	25 (1.4)
女子	1,519 (100)	418 (27.5)	256 (16.9)	289 (19.0)	222 (14.6)	311 (20.5)	23 (1.5)
無回答	18 (100)	6 (33.3)	2 (11.1)	3 (16.7)	1 (5.6)	4 (22.2)	2 (11.1)
通学利用							
している	2,529 (100)	790 (31.2)	407 (16.1)	461 (18.2)	360 (14.2)	482 (19.1)	29 (1.1)
していない	728 (100)	170 (23.4)	145 (19.9)	149 (20.5)	117 (16.1)	129 (17.7)	18 (2.5)
無回答	23 (100)	6 (26.1)	1 (4.3)	6 (26.1)	3 (13.0)	4 (17.4)	3 (13.0)

◇ 交通違反はどんなときに一番起きやすいと思いますか。

(7月調査のみ実施 問5)

	生徒数	急いでいるとき	友達と一緒にいるとき	気分的にイライラしているとき	周りの人の違反行動につられたとき	うっかり、ぼんやりしているとき	無回答
総数	3,280 (100)	2,061 (62.8)	236 (7.2)	173 (5.3)	97 (3.0)	672 (20.5)	41 (1.3)
学年							
1年生	1,147 (100)	717 (62.5)	95 (8.3)	54 (4.7)	40 (3.5)	222 (19.4)	19 (1.7)
2年生	1,078 (100)	695 (64.5)	83 (7.7)	52 (4.8)	26 (2.4)	212 (19.7)	10 (0.9)
3年生	1,055 (100)	649 (61.5)	58 (5.5)	67 (6.4)	31 (2.9)	238 (22.6)	12 (1.1)
性別							
男子	1,743 (100)	1,038 (59.6)	128 (7.3)	100 (5.7)	59 (3.4)	400 (22.9)	18 (1.0)
女子	1,519 (100)	1,010 (66.5)	107 (7.0)	73 (4.8)	38 (2.5)	270 (17.8)	21 (1.4)
無回答	18 (100)	13 (72.2)	1 (5.6)	—	—	2 (11.1)	2 (11.1)
通学利用							
している	2,529 (100)	1,598 (63.2)	161 (6.4)	126 (5.0)	77 (3.0)	542 (21.4)	25 (1.0)
していない	728 (100)	447 (61.4)	73 (10.0)	47 (6.5)	20 (2.7)	128 (17.6)	13 (1.8)
無回答	23 (100)	16 (69.6)	2 (8.7)	—	—	2 (8.7)	3 (13.0)

◇ 高校生の交通違反をなくすためにどのような対策が最も効果的だと思いますか。

(7月調査：問6、10月調査：問3)

	生徒数	交通安全教育の充実	罰則の強化	交通取締の強化	特に対策は必要ない	無回答
総数	3,280 (100)	987 (30.1)	504 (15.4)	1,064 (32.4)	690 (21.0)	35 (1.1)
	3,225 (100)	962 (29.8)	490 (15.2)	1,017 (31.5)	710 (22.0)	46 (1.4)
学年						
1年生	1,147 (100)	351 (30.6)	196 (17.1)	369 (32.2)	220 (19.2)	11 (1.0)
	1,151 (100)	363 (31.5)	184 (16.0)	345 (30.0)	245 (21.3)	14 (1.2)
2年生	1,078 (100)	361 (33.5)	138 (12.8)	369 (34.2)	199 (18.5)	11 (1.0)
	1,080 (100)	340 (31.5)	142 (13.1)	352 (32.6)	235 (21.8)	11 (1.0)
3年生	1,055 (100)	275 (26.1)	170 (16.1)	326 (30.9)	271 (25.7)	13 (1.2)
	994 (100)	259 (26.1)	164 (16.5)	320 (32.2)	230 (23.1)	21 (2.1)
性別						
男子	1,743 (100)	458 (26.3)	283 (16.2)	541 (31.0)	449 (25.8)	12 (0.7)
	1,728 (100)	445 (25.8)	266 (15.4)	539 (31.2)	455 (26.3)	23 (1.3)
女子	1,519 (100)	522 (34.4)	219 (14.4)	520 (34.2)	237 (15.6)	21 (1.4)
	1,478 (100)	512 (34.6)	224 (15.2)	473 (32.0)	248 (16.8)	21 (1.4)
無回答	18 (100)	7 (38.9)	2 (11.1)	3 (16.7)	4 (22.2)	2 (11.1)
	19 (100)	5 (26.3)	—	5 (26.3)	7 (36.8)	2 (10.5)
通学利用						
している	2,529 (100)	781 (30.9)	360 (14.2)	821 (32.5)	550 (21.7)	17 (0.7)
	2,416 (100)	744 (30.8)	337 (13.9)	759 (31.4)	553 (22.9)	23 (1.0)
していない	728 (100)	201 (27.6)	140 (19.2)	237 (32.6)	135 (18.5)	15 (2.1)
	789 (100)	215 (27.2)	152 (19.3)	252 (31.9)	149 (18.9)	21 (2.7)
無回答	23 (100)	5 (21.7)	4 (17.4)	6 (26.1)	5 (21.7)	3 (13.0)
	20 (100)	3 (15.0)	1 (5.0)	6 (30.0)	8 (40.0)	2 (10.0)

- ◇ 自転車に乗れる人に聞きます。自転車に乗っているときに交通事故に遭ったことがありますか。
(7月調査：問7、10月調査：問5)

7月調査では、今年の4月から7月調査時までの間について調査した。
10月調査では、7月調査時から10月調査までの間について調査した。
※交通事故は、転倒する、自転車と接触するなどしけががないものを含む。

	生徒数	ある	ない	無回答
総数	3,239 (100)	284 (8.8)	2,928 (90.4)	27 (0.8)
	3,151 (100)	233 (7.4)	2,881 (91.4)	37 (1.2)
学年				
1年生	1,134 (100)	91 (8.0)	1,034 (91.2)	9 (0.8)
	1,124 (100)	87 (7.7)	1,026 (91.3)	11 (1.0)
2年生	1,063 (100)	97 (9.1)	962 (90.5)	4 (0.4)
	1,054 (100)	64 (6.1)	976 (92.6)	14 (1.3)
3年生	1,042 (100)	96 (9.2)	932 (89.4)	14 (1.3)
	973 (100)	82 (8.4)	879 (90.3)	12 (1.2)
性別				
男子	1,731 (100)	184 (10.6)	1,536 (88.7)	11 (0.6)
	1,702 (100)	152 (8.9)	1,530 (89.9)	20 (1.2)
女子	1,504 (100)	100 (6.6)	1,388 (92.3)	16 (1.1)
	1,443 (100)	81 (5.6)	1,345 (93.2)	17 (1.2)
無回答	4 (100)	—	4 (100.0)	—
	6 (100)	—	6 (100.0)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	245 (9.7)	2,269 (89.7)	15 (0.6)
	2,416 (100)	192 (7.9)	2,211 (91.5)	13 (0.5)
していない	701 (100)	38 (5.4)	652 (93.0)	11 (1.6)
	729 (100)	40 (5.5)	665 (91.2)	24 (3.3)
無回答	9 (100)	1 (11.1)	7 (77.8)	1 (11.1)
	6 (100)	1 (16.7)	5 (83.3)	—

- ◇ 自転車通学している人に聞きます。自転車で通学途中に通学路で交通事故に遭うかもしれないような、ひやっとした体験をしたことがありますか。
(7月調査：問8、10月調査：問4)

7月調査では、今年の4月から7月調査時までの間について調査した。
10月調査では、7月調査時から10月調査までの間について調査した。

	生徒数	ある	ない	無回答
総数	2,529 (100)	1,128 (44.6)	1,325 (52.4)	76 (3.0)
	2,416 (100)	791 (32.7)	1,582 (65.5)	43 (1.8)
学年				
1年生	867 (100)	362 (41.8)	475 (54.8)	30 (3.5)
	851 (100)	277 (32.5)	558 (65.6)	16 (1.9)
2年生	851 (100)	397 (46.7)	427 (50.2)	27 (3.2)
	827 (100)	273 (33.0)	537 (64.9)	17 (2.1)
3年生	811 (100)	369 (45.5)	423 (52.2)	19 (2.3)
	738 (100)	241 (32.7)	487 (66.0)	10 (1.4)
性別				
男子	1,484 (100)	606 (40.8)	848 (57.1)	30 (2.0)
	1,435 (100)	451 (31.4)	967 (67.4)	17 (1.2)
女子	1,042 (100)	522 (50.1)	475 (45.6)	45 (4.3)
	976 (100)	339 (34.7)	611 (62.6)	26 (2.7)
無回答	3 (100)	—	2 (66.7)	1 (33.3)
	5 (100)	1 (20.0)	4 (80.0)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	1,128 (44.6)	1,325 (52.4)	76 (3.0)
	2,416 (100)	791 (32.7)	1,582 (65.5)	43 (1.8)
していない	—	—	—	—
	—	—	—	—
無回答	—	—	—	—
	—	—	—	—

◇ ひやり体験をした人に聞きます。その場所はどこですか。(複数回答可)

(7月調査：問8-2、10月調査：問4-2)

	生徒数	信号機のある交差点	信号機のない交差点	路地	橋	坂道	踏切	歩道	その他	無回答
総数	1,128 (100)	271 (24.0)	486 (43.1)	314 (27.8)	20 (1.8)	171 (15.2)	39 (3.5)	165 (14.6)	86 (7.6)	—
	791 (100)	195 (24.7)	369 (46.6)	230 (29.1)	15 (1.9)	129 (16.3)	42 (5.3)	102 (12.9)	52 (6.6)	1(0.1)
学年										
1年生	362 (100)	73 (20.2)	150 (41.4)	99 (27.3)	11 (3.0)	73 (20.2)	12 (3.3)	54 (14.9)	28 (7.7)	—
	277 (100)	75 (27.1)	121 (43.7)	68 (24.5)	5 (1.8)	51 (18.4)	22 (7.9)	37 (13.4)	16 (5.8)	1(0.4)
2年生	397 (100)	102 (25.7)	167 (42.1)	112 (28.2)	4 (1.0)	57 (14.4)	16 (4.0)	62 (15.6)	38 (9.6)	—
	273 (100)	71 (26.0)	129 (47.3)	78 (28.6)	5 (1.8)	43 (15.8)	11 (4.0)	32 (11.7)	25 (9.2)	—
3年生	369 (100)	96 (26.0)	169 (45.8)	103 (27.9)	5 (1.4)	41 (11.1)	11 (3.0)	49 (13.3)	20 (5.4)	—
	241 (100)	49 (20.3)	119 (49.4)	84 (34.9)	5 (2.1)	35 (14.5)	9 (3.7)	33 (13.7)	11 (4.6)	—
性別										
男子	606 (100)	164 (27.1)	269 (44.4)	164 (27.1)	14 (2.3)	93 (15.3)	21 (3.5)	86 (14.2)	44 (7.3)	—
	451 (100)	115 (25.5)	202 (44.8)	142 (31.5)	11 (2.4)	81 (18.0)	24 (5.3)	64 (14.2)	31 (6.9)	1(0.2)
女子	522 (100)	107 (20.5)	217 (41.6)	150 (28.7)	6 (1.1)	78 (14.9)	18 (3.4)	79 (15.1)	42 (8.0)	—
	339 (100)	80 (23.6)	166 (49.0)	88 (26.0)	4 (1.2)	48 (14.2)	18 (5.3)	38 (11.2)	21 (6.2)	—
無回答	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1(100)	—	1(100.0)	—	—	—	—	—	—	—
通学利用										
している	1,128 (100)	271 (24.0)	486 (43.1)	314 (27.8)	20 (1.8)	171 (15.2)	39 (3.5)	165 (14.6)	86 (7.6)	—
	791 (100)	195 (24.7)	369 (46.6)	230 (29.1)	15 (1.9)	129 (16.3)	42 (5.3)	102 (12.9)	52 (6.6)	1(0.1)
していない	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
無回答	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

◇ あなたは次のことを知っていますか。

(1) 自転車は、自動車と同じ車両として、道路交通法に従って乗らなければならない。

(7月調査：問9、10月調査：問6)

	生徒数	知っている	知らない	無回答
総数	3,280 (100)	2,615 (79.7)	634 (19.3)	31 (0.9)
	3,225 (100)	2,815 (87.3)	369 (11.4)	41 (1.3)
学年				
1年生	1,147 (100)	909 (79.3)	226 (19.7)	12 (1.0)
	1,151 (100)	1,001 (87.0)	139 (12.1)	11 (1.0)
2年生	1,078 (100)	876 (81.3)	193 (17.9)	9 (0.8)
	1,080 (100)	934 (86.5)	129 (11.9)	17 (1.6)
3年生	1,055 (100)	830 (78.7)	215 (20.4)	10 (0.9)
	994 (100)	880 (88.5)	101 (10.2)	13 (1.3)
性別				
男子	1,743 (100)	1,427 (81.9)	303 (17.4)	13 (0.7)
	1,728 (100)	1,529 (88.5)	180 (10.4)	19 (1.1)
女子	1,519 (100)	1,175 (77.4)	327 (21.5)	17 (1.1)
	1,478 (100)	1,269 (85.9)	187 (12.7)	22 (1.5)
無回答	18 (100)	13 (72.2)	4 (22.2)	1 (5.6)
	19 (100)	17 (89.5)	2 (10.5)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	2,055 (81.3)	455 (18.0)	19 (0.8)
	2,416 (100)	2,145 (88.8)	259 (10.7)	12 (0.5)
していない	728 (100)	544 (74.7)	174 (23.9)	10 (1.4)
	789 (100)	652 (82.6)	108 (13.7)	29 (3.7)
無回答	23 (100)	16 (69.6)	5 (21.7)	2 (8.7)
	20 (100)	18 (90.0)	2 (10.0)	—

(2) あなたはTSマークの付いた自転車で相手の人にけがをさせた場合、保険金が支払われることを知っていますか。

	生徒数	知っている	知らない	無回答
総数	3,280 (100)	690 (21.0)	2,561 (78.1)	29 (0.9)
	3,225 (100)	1,423 (44.1)	1,760 (54.6)	42 (1.3)
学年				
1年生	1,147 (100)	250 (21.8)	885 (77.2)	12 (1.0)
	1,151 (100)	484 (42.1)	656 (57.0)	11 (1.0)
2年生	1,078 (100)	226 (21.0)	843 (78.2)	9 (0.8)
	1,080 (100)	513 (47.5)	550 (50.9)	17 (1.6)
3年生	1,055 (100)	214 (20.3)	833 (79.0)	8 (0.8)
	994 (100)	426 (42.9)	554 (55.7)	14 (1.4)
性別				
男子	1,743 (100)	457 (26.2)	1,275 (73.1)	11 (0.6)
	1,728 (100)	845 (48.9)	865 (50.1)	18 (1.0)
女子	1,519 (100)	228 (15.0)	1,274 (83.9)	17 (1.1)
	1,478 (100)	572 (38.7)	882 (59.7)	24 (1.6)
無回答	18 (100)	5 (27.8)	12 (66.7)	1 (5.6)
	19 (100)	6 (31.6)	13 (68.4)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	561 (22.2)	1,953 (77.2)	15 (0.6)
	2,416 (100)	1,117 (46.2)	1,288 (53.3)	11 (0.5)
していない	728 (100)	122 (16.8)	595 (81.7)	11 (1.5)
	789 (100)	303 (38.4)	455 (57.7)	31 (3.9)
無回答	23 (100)	7 (30.4)	13 (56.5)	3 (13.0)
	20 (100)	3 (15.0)	17 (85.0)	—

◇ 次の文章が正しければ「1 正しい」、間違いならば「2 間違い」に○印を付けてください。

(7月調査：問10、10月調査：問7)

(1) 自転車は、車道では道路の中央から左の道路端に沿って通行しなければならない。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	2,855 (87.0)	386 (11.8)	39 (1.2)
	3,225 (100)	2,884 (89.4)	308 (9.6)	33 (1.0)
学年				
1年生	1,147 (100)	998 (87.0)	140 (12.2)	9 (0.8)
	1,151 (100)	1,021 (88.7)	117 (10.2)	13 (1.1)
2年生	1,078 (100)	941 (87.3)	124 (11.5)	13 (1.2)
	1,080 (100)	968 (89.6)	101 (9.4)	11 (1.0)
3年生	1,055 (100)	916 (86.8)	122 (11.6)	17 (1.6)
	994 (100)	895 (90.0)	90 (9.1)	9 (0.9)
性別				
男子	1,743 (100)	1,541 (88.4)	188 (10.8)	14 (0.8)
	1,728 (100)	1,553 (89.9)	157 (9.1)	18 (1.0)
女子	1,519 (100)	1,299 (85.5)	196 (12.9)	24 (1.6)
	1,478 (100)	1,314 (88.9)	149 (10.1)	15 (1.0)
無回答	18 (100)	15 (83.3)	2 (11.1)	1 (5.6)
	19 (100)	17 (89.5)	2 (10.5)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	2,226 (88.0)	279 (11.0)	24 (0.9)
	2,416 (100)	2,186 (90.5)	216 (8.9)	14 (0.6)
していない	728 (100)	611 (83.9)	104 (14.3)	13 (1.8)
	789 (100)	679 (86.1)	91 (11.5)	19 (2.4)
無回答	23 (100)	18 (78.3)	3 (13.0)	2 (8.7)
	20 (100)	19 (95.0)	1 (5.0)	—

(2) 自転車は、路側帯を通行することができるが、白の二本線のあるところは通行できない。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	1,542 (47.0)	1,668 (50.9)	70 (2.1)
	3,225 (100)	1,814 (56.2)	1,349 (41.8)	62 (1.9)
学年				
1年生	1,147 (100)	538 (46.9)	591 (51.5)	18 (1.6)
	1,151 (100)	599 (52.0)	533 (46.3)	19 (1.7)
2年生	1,078 (100)	521 (48.3)	533 (49.4)	24 (2.2)
	1,080 (100)	644 (59.6)	418 (38.7)	18 (1.7)
3年生	1,055 (100)	483 (45.8)	544 (51.6)	28 (2.7)
	994 (100)	571 (57.4)	398 (40.0)	25 (2.5)
性別				
男子	1,743 (100)	844 (48.4)	876 (50.3)	23 (1.3)
	1,728 (100)	1,005 (58.2)	700 (40.5)	23 (1.3)
女子	1,519 (100)	692 (45.6)	781 (51.4)	46 (3.0)
	1,478 (100)	798 (54.0)	641 (43.4)	39 (2.6)
無回答	18 (100)	6 (33.3)	11 (61.1)	1 (5.6)
	19 (100)	11 (57.9)	8 (42.1)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	1,188 (47.0)	1,293 (51.1)	48 (1.9)
	2,416 (100)	1,371 (56.7)	1,010 (41.8)	35 (1.4)
していない	728 (100)	345 (47.4)	363 (49.9)	20 (2.7)
	789 (100)	431 (54.6)	331 (42.0)	27 (3.4)
無回答	23 (100)	9 (39.1)	12 (52.2)	2 (8.7)
	20 (100)	12 (60.0)	8 (40.0)	—

(3) 自転車は、十分安全に気を付けて道路を斜めに横断することができる。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	440 (13.4)	2,804 (85.5)	36 (1.1)
	3,225 (100)	436 (13.5)	2,758 (85.5)	31 (1.0)
学年				
1年生	1,147 (100)	131 (11.4)	1,009 (88.0)	7 (0.6)
	1,151 (100)	170 (14.8)	970 (84.3)	11 (1.0)
2年生	1,078 (100)	143 (13.3)	921 (85.4)	14 (1.3)
	1,080 (100)	132 (12.2)	939 (86.9)	9 (0.8)
3年生	1,055 (100)	166 (15.7)	874 (82.8)	15 (1.4)
	994 (100)	134 (13.5)	849 (85.4)	11 (1.1)
性別				
男子	1,743 (100)	286 (16.4)	1,443 (82.8)	14 (0.8)
	1,728 (100)	283 (16.4)	1,430 (82.8)	15 (0.9)
女子	1,519 (100)	150 (9.9)	1,348 (88.7)	21 (1.4)
	1,478 (100)	153 (10.4)	1,309 (88.6)	16 (1.1)
無回答	18 (100)	4 (22.2)	13 (72.2)	1 (5.6)
	19 (100)	—	19 (100.0)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	338 (13.4)	2,169 (85.8)	22 (0.9)
	2,416 (100)	330 (13.7)	2,075 (85.9)	11 (0.5)
していない	728 (100)	97 (13.3)	619 (85.0)	12 (1.6)
	789 (100)	106 (13.4)	663 (84.0)	20 (2.5)
無回答	23 (100)	5 (21.7)	16 (69.6)	2 (8.7)
	20 (100)	—	20 (100.0)	—

(4) 自転車は、一時停止線のあるところで一時停止しなくてもよい。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	402 (12.3)	2,840 (86.6)	38 (1.2)
	3,225 (100)	425 (13.2)	2,765 (85.7)	35 (1.1)
学年				
1年生	1,147 (100)	121 (10.5)	1,018 (88.8)	8 (0.7)
	1,151 (100)	159 (13.8)	980 (85.1)	12 (1.0)
2年生	1,078 (100)	137 (12.7)	926 (85.9)	15 (1.4)
	1,080 (100)	130 (12.0)	939 (86.9)	11 (1.0)
3年生	1,055 (100)	144 (13.6)	896 (84.9)	15 (1.4)
	994 (100)	136 (13.7)	846 (85.1)	12 (1.2)
性別				
男子	1,743 (100)	262 (15.0)	1,466 (84.1)	15 (0.9)
	1,728 (100)	280 (16.2)	1,431 (82.8)	17 (1.0)
女子	1,519 (100)	135 (8.9)	1,362 (89.7)	22 (1.4)
	1,478 (100)	145 (9.8)	1,315 (89.0)	18 (1.2)
無回答	18 (100)	5 (27.8)	12 (66.7)	1 (5.6)
	19 (100)	—	19 (100.0)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	317 (12.5)	2,190 (86.6)	22 (0.9)
	2,416 (100)	319 (13.2)	2,082 (86.2)	15 (0.6)
していない	728 (100)	81 (11.1)	634 (87.1)	13 (1.8)
	789 (100)	106 (13.4)	663 (84.0)	20 (2.5)
無回答	23 (100)	4 (17.4)	16 (69.6)	3 (13.0)
	20 (100)	—	20 (100.0)	—

(5) 車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたときは、横断中の歩行者に衝突しないように走行する。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	2,448 (74.6)	784 (23.9)	48 (1.5)
	3,225 (100)	2,052 (63.6)	1,131 (35.1)	42 (1.3)
学年				
1年生	1,147 (100)	848 (73.9)	288 (25.1)	11 (1.0)
	1,151 (100)	763 (66.3)	374 (32.5)	14 (1.2)
2年生	1,078 (100)	823 (76.3)	236 (21.9)	19 (1.8)
	1,080 (100)	668 (61.9)	399 (36.9)	13 (1.2)
3年生	1,055 (100)	777 (73.6)	260 (24.6)	18 (1.7)
	994 (100)	621 (62.5)	358 (36.0)	15 (1.5)
性別				
男子	1,743 (100)	1,309 (75.1)	416 (23.9)	18 (1.0)
	1,728 (100)	1,094 (63.3)	615 (35.6)	19 (1.1)
女子	1,519 (100)	1,126 (74.1)	364 (24.0)	29 (1.9)
	1,478 (100)	944 (63.9)	511 (34.6)	23 (1.6)
無回答	18 (100)	13 (72.2)	4 (22.2)	1 (5.6)
	19 (100)	14 (73.7)	5 (26.3)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	1,910 (75.5)	591 (23.4)	28 (1.1)
	2,416 (100)	1,537 (63.6)	858 (35.5)	21 (0.9)
していない	728 (100)	523 (71.8)	187 (25.7)	18 (2.5)
	789 (100)	499 (63.2)	269 (34.1)	21 (2.7)
無回答	23 (100)	15 (65.2)	6 (26.1)	2 (8.7)
	20 (100)	16 (80.0)	4 (20.0)	—

◇ 歩道通行可の歩道を自転車で通行するときの状況です。

次の文章が正しければ「1 正しい」、間違いならば「2 間違い」に○印を付けてください。

(7月調査：問11、10月調査：問8)

(1) 歩道上の車道寄りを通行する。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	2,433 (74.2)	795 (24.2)	52 (1.6)
	3,225 (100)	2,454 (76.1)	727 (22.5)	44 (1.4)
学年				
1年生	1,147 (100)	878 (76.5)	260 (22.7)	9 (0.8)
	1,151 (100)	915 (79.5)	220 (19.1)	16 (1.4)
2年生	1,078 (100)	788 (73.1)	273 (25.3)	17 (1.6)
	1,080 (100)	789 (73.1)	280 (25.9)	11 (1.0)
3年生	1,055 (100)	767 (72.7)	262 (24.8)	26 (2.5)
	994 (100)	750 (75.5)	227 (22.8)	17 (1.7)
性別				
男子	1,743 (100)	1,306 (74.9)	415 (23.8)	22 (1.3)
	1,728 (100)	1,311 (75.9)	396 (22.9)	21 (1.2)
女子	1,519 (100)	1,119 (73.7)	372 (24.5)	28 (1.8)
	1,478 (100)	1,130 (76.5)	325 (22.0)	23 (1.6)
無回答	18 (100)	8 (44.4)	8 (44.4)	2 (11.1)
	19 (100)	13 (68.4)	6 (31.6)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	1,891 (74.8)	610 (24.1)	28 (1.1)
	2,416 (100)	1,862 (77.1)	534 (22.1)	20 (0.8)
していない	728 (100)	530 (72.8)	177 (24.3)	21 (2.9)
	789 (100)	581 (73.6)	184 (23.3)	24 (3.0)
無回答	23 (100)	12 (52.2)	8 (34.8)	3 (13.0)
	20 (100)	11 (55.0)	9 (45.0)	—

(2) 歩行者に道を譲ってもらうためにベルを鳴らす。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	1,404 (42.8)	1,831 (55.8)	45 (1.4)
	3,225 (100)	1,110 (34.4)	2,079 (64.5)	36 (1.1)
学年				
1年生	1,147 (100)	465 (40.5)	671 (58.5)	11 (1.0)
	1,151 (100)	425 (36.9)	714 (62.0)	12 (1.0)
2年生	1,078 (100)	449 (41.7)	614 (57.0)	15 (1.4)
	1,080 (100)	358 (33.1)	713 (66.0)	9 (0.8)
3年生	1,055 (100)	490 (46.4)	546 (51.8)	19 (1.8)
	994 (100)	327 (32.9)	652 (65.6)	15 (1.5)
性別				
男子	1,743 (100)	747 (42.9)	976 (56.0)	20 (1.1)
	1,728 (100)	645 (37.3)	1,065 (61.6)	18 (1.0)
女子	1,519 (100)	649 (42.7)	846 (55.7)	24 (1.6)
	1,478 (100)	455 (30.8)	1,005 (68.0)	18 (1.2)
無回答	18 (100)	8 (44.4)	9 (50.0)	1 (5.6)
	19 (100)	10 (52.6)	9 (47.4)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	1,066 (42.2)	1,436 (56.8)	27 (1.1)
	2,416 (100)	812 (33.6)	1,590 (65.8)	14 (0.6)
していない	728 (100)	327 (44.9)	385 (52.9)	16 (2.2)
	789 (100)	289 (36.6)	478 (60.6)	22 (2.8)
無回答	23 (100)	11 (47.8)	10 (43.5)	2 (8.7)
	20 (100)	9 (45.0)	11 (55.0)	—

(3) 他の自転車と行き違うときは、右側によける。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	1,274 (38.8)	1,958 (59.7)	48 (1.5)
	3,225 (100)	1,148 (35.6)	2,029 (62.9)	48 (1.5)
学年				
1年生	1,147 (100)	476 (41.5)	659 (57.5)	12 (1.0)
	1,151 (100)	457 (39.7)	682 (59.3)	12 (1.0)
2年生	1,078 (100)	416 (38.6)	648 (60.1)	14 (1.3)
	1,080 (100)	358 (33.1)	708 (65.6)	14 (1.3)
3年生	1,055 (100)	382 (36.2)	651 (61.7)	22 (2.1)
	994 (100)	333 (33.5)	639 (64.3)	22 (2.2)
性別				
男子	1,743 (100)	697 (40.0)	1,025 (58.8)	21 (1.2)
	1,728 (100)	618 (35.8)	1,088 (63.0)	22 (1.3)
女子	1,519 (100)	572 (37.7)	921 (60.6)	26 (1.7)
	1,478 (100)	524 (35.5)	928 (62.8)	26 (1.8)
無回答	18 (100)	5 (27.8)	12 (66.7)	1 (5.6)
	19 (100)	6 (31.6)	13 (68.4)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	963 (38.1)	1,537 (60.8)	29 (1.1)
	2,416 (100)	814 (33.7)	1,580 (65.4)	22 (0.9)
していない	728 (100)	303 (41.6)	408 (56.0)	17 (2.3)
	789 (100)	330 (41.8)	433 (54.9)	26 (2.3)
無回答	23 (100)	8 (34.8)	13 (56.5)	2 (8.7)
	20 (100)	4 (20.0)	16 (80.0)	—

(4) 歩道から車道へ乗り入れる場合は、左側通行となるようにしなければならない。

	生徒数	正しい	間違い	無回答
総数	3,280 (100)	2,769 (84.4)	459 (14.0)	52 (1.6)
	3,225 (100)	2,785 (86.4)	399 (12.4)	41 (1.3)
学年				
1年生	1,147 (100)	950 (82.8)	184 (16.0)	13 (1.1)
	1,151 (100)	987 (85.8)	152 (13.2)	12 (1.0)
2年生	1,078 (100)	934 (86.6)	129 (12.0)	15 (1.4)
	1,080 (100)	943 (87.3)	125 (11.6)	12 (1.1)
3年生	1,055 (100)	885 (83.9)	146 (13.8)	24 (2.3)
	994 (100)	855 (86.0)	122 (12.3)	17 (1.7)
性別				
男子	1,743 (100)	1,474 (84.6)	247 (14.2)	22 (1.3)
	1,728 (100)	1,484 (85.9)	227 (13.1)	17 (1.0)
女子	1,519 (100)	1,281 (84.3)	209 (13.8)	29 (1.9)
	1,478 (100)	1,288 (87.1)	166 (11.2)	24 (1.6)
無回答	18 (100)	14 (77.8)	3 (16.7)	1 (5.6)
	19 (100)	13 (68.4)	6 (31.6)	—
通学利用				
している	2,529 (100)	2,152 (85.1)	345 (13.6)	32 (1.3)
	2,416 (100)	2,117 (87.6)	282 (11.7)	17 (0.7)
していない	728 (100)	600 (82.4)	110 (15.1)	18 (2.5)
	789 (100)	652 (82.6)	113 (14.3)	24 (3.0)
無回答	23 (100)	17 (73.9)	4 (17.4)	2 (8.7)
	20 (100)	16 (80.0)	4 (20.0)	—

- ◇ 自転車に乗れる人に聞きます。前回（7月）のアンケート調査時と比べて、あなたの自転車に関する意識や行動が変わったと思う内容の番号すべてに○印を付けてください。該当する内容がない場合は「(6) 特にない」に○印を付けてください。

(10月調査のみ実施 問9)

<選択肢>

- (1) 自転車乗車時は、自転車歩道通行可の標識のある歩道以外は歩道を通行しないようになった。
- (2) 自転車乗車時は、一時停止線のあるところでは、一時停止をして安全を確かめるようになった。
- (3) 歩行者や自動車など周りの状況に注意して、自転車を安全に乗るようになった。
- (4) 自転車乗車時は、交差点や狭い道路など事故が起りやすいと思われるところでは、今まで以上に交通事故に遭わないように注意するようになった。
- (5) その他 ()
- (6) 特にない

	生徒数	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	無回答
総数	3,151 (100)	319 (10.1)	504 (16.0)	1,024 (32.5)	810 (25.7)	44 (1.4)	1,265 (40.1)	261 (8.3)
学年								
1年生	1,124 (100)	100 (8.9)	205 (18.2)	355 (31.6)	305 (27.1)	14 (1.2)	452 (40.2)	66 (5.9)
2年生	1,054 (100)	112 (10.6)	166 (15.7)	353 (33.5)	281 (26.7)	13 (1.2)	417 (39.6)	98 (9.3)
3年生	973 (100)	107 (11.0)	133 (13.7)	316 (32.5)	224 (23.0)	17 (1.7)	396 (40.7)	97 (10.0)
性別								
男子	1,702 (100)	209 (12.3)	300 (17.6)	514 (30.2)	430 (25.3)	27 (1.6)	694 (40.8)	151 (8.9)
女子	1,443 (100)	110 (7.6)	203 (14.1)	509 (35.3)	380 (26.3)	17 (1.2)	567 (39.3)	110 (7.6)
無回答	6 (100)	—	1 (16.7)	1 (16.7)	—	—	4 (66.7)	—
通学利用								
している	2,416 (100)	260 (10.8)	410 (17.0)	849 (35.1)	672 (27.8)	28 (1.2)	915 (37.9)	183 (7.6)
していない	729 (100)	59 (8.1)	93 (12.8)	174 (23.9)	137 (18.8)	16 (2.2)	347 (47.6)	78 (10.7)
無回答	6 (100)	—	1 (16.7)	1 (16.7)	1 (16.7)	—	3 (50.0)	—

アンケート調査票（1回目）

このアンケート調査は、高校生の自転車による交通事故が依然として多く発生し、加害による死亡事故も発生していることから、自転車に関わる意識や実態を把握して、今後の指導等に役立てようとするものですので、下記設問の回答にご協力ください。なお、回答はこの用紙に直接記入してください。

I 次の項目について空欄に記入し、該当する番号1つに○印を付けてください。

(1) 学校名	(高等学校)		
(2) 学 年	1 1年生	2 2年生	3 3年生
(3) 性 別	1 男性	2 女性	
(4) 自転車に乗れますか	1 乗れる	2 乗れない	
(5) 自分用の自転車の有無	1 ある	2 ない	
(6) 通学時の自転車の利用	1 利用している	2 利用していない	

※自宅から駅まで等の一部の利用も含む。

II 次の各設問にお答えください。

問1 自転車に乗れる人に聞きます。あなたは自転車で歩道を通ることがありますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

- 1 いつも通っている 2 だいたい通っている 3 あまり通っていない 4 全く通っていない

→問1-2 歩道を通っている人に聞きます。

歩道を通っているのはなぜですか。該当する番号1つに○印を付けてください。

- | | |
|--------------------|-----------------|
| 1 自転車歩道通行可の標識があるから | 2 自転車の安全を確保するため |
| 3 自転車は歩道を通ってよいから | 4 歩道が走りやすいから |
| 5 みんなが通っているから | 6 その他 () |

→問2 歩道を通っている人に聞きます。

あなたは自転車で歩道を通るとき、歩行者優先で通行していますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

- 1 いつもしている 2 だいたいしている 3 あまりしていない
4 全くしていない

問3 あなたは交通ルールを守っていますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

- 1 いつも守っている 2 だいたい守っている 3 あまり守っていない
4 守っていない

問4 高校生が交通ルールを守らないと言われることがあります。守らない理由は何だと思えますか。最も該当すると思う番号1つに○印を付けてください。

- | | |
|---------------------|-------------------|
| 1 自分が安全と判断すればよいから | 2 悪いと思っていないから |
| 3 自分だけは事故に遭わないと思うから | 4 見つからなければよいと思うから |
| 5 大人も守っていないから | |

問5 交通違反はどんなときに一番起きやすいと思えますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

- | | |
|-------------------|--------------------|
| 1 急いでいるとき | 2 友達と一緒にいるとき |
| 3 気分的にイライラしているとき | 4 周りの人の違反行動につられたとき |
| 5 うっかり、ぼんやりしているとき | |

問6 高校生の交通違反をなくすためにどのような対策が最も効果的と思えますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

- | | | |
|-------------|---------|-----------|
| 1 交通安全教育の充実 | 2 罰則の強化 | 3 交通取締の強化 |
| 4 特に対策は必要ない | | |

問7 **自転車に乗れる人に聞きます。**あなたは今年の4月から今までの間に、自転車に乗っているときに交通事故に遭ったことがありますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

1 ある 2 ない

問8 **自転車通学している人に聞きます。**あなたは今年の4月から今までの間に、自転車で通学中に通学路で交通事故に遭うかもしれないような、ひやっとした体験をしたことがありますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

1 ある 2 ない

→問8-2 **問8で「1 ある」と回答した人に聞きます。**

その場所はどこですか。該当する番号すべてに○印を付けてください。(複数回答可)

1 信号機のある交差点 2 信号機のない交差点 3 路地 4 橋
5 坂道 6 踏切 7 歩道 8 その他 ()

問9 あなたは次のことを知っていますか。該当する番号1つに○印を付けてください。

(1) 自転車は、自動車と同じ車両として、道路交通法に従って乗らなければならない。

1 知っている 2 知らない

(2) あなたはTSマークの付いた自転車で相手の人にけがをさせた場合、保険金が支払われることを知っていますか。

1 知っている 2 知らない

問10 次の文章が正しければ「1 正しい」、間違いならば「2 間違い」に○印を付けてください。

(1) 自転車は、車道では道路の中央から左の道路端に沿って通行しなければならない。

1 正しい 2 間違い

(2) 自転車は、路側帯を通行することができるが、白の二本線のあるところは通行できない。

1 正しい 2 間違い

(3) 自転車は、十分安全に気を付けて道路を斜めに横断することができる。

1 正しい 2 間違い

(4) 自転車は、一時停止線のあるところで一時停止しなくてもよい。

1 正しい 2 間違い

(5) 車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたときは、横断中の歩行者に衝突しないように走行する。

1 正しい 2 間違い

問11 歩道通行可の歩道を自転車で通行するときの状況です。

次の文章が正しければ「1 正しい」、間違いならば「2 間違い」に○印を付けてください。

(1) 歩道上の車道寄りを通行する。

1 正しい 2 間違い

(2) 歩行者に道を譲ってもらうためにベルを鳴らす。

1 正しい 2 間違い

(3) 他の自転車と行き違うときは、右側によける。

1 正しい 2 間違い

(4) 歩道から車道へ乗り入れる場合は、左側通行となるようにしなければならない。

1 正しい 2 間違い

◆ご協力ありがとうございました。◆

平成 20 年度交通安全教育推進事業（実践地域事業）
高等学校における交通安全教育実践事例集

○検討委員

- ◎ 岸田 孝弥 中京大学心理学部心理学科教授
桐野 輝久 神奈川県立横須賀工業高等学校校長
直江 克也 茨城県教育庁保健体育課学校保健担当係長
石川 一浩 埼玉県立日高高等学校教諭

◎委員長

○発行 平成 21 年 3 月

○作成 (財) 日本交通安全教育普及協会

〒106-0031 東京都港区西麻布 3-24-20

電話 03 (3478) 1834 URL <http://www.jatras.or.jp/>

